



МОСКВА, 2012



РОССИЙСКИЙ СЕВЕР

МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ

КОМИТЕТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ
И ПРОБЛЕМАМ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА

МОСКВА
2012

УДК 351/354 + 332.1 + 330.15 + 001.89 + 338.24 + 36
ББК 65.050.2 + 67.401 + 65.049(21) + 20.18 + 72
Р 76

Г Е Н Е Р А Л Ы Й С П О Н С О Р



ЗАО «ТЕХНОЛОГИЯ-СЕРВИС»

РОССИЙСКИЙ СЕВЕР: МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ. –
Р 76 М.: ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА, 2012. – 456 С.

Настоящее издание является первым выпуском одноименного информационно-аналитического проекта, призванного способствовать активному освещению и обсуждению важнейших вопросов комплексного социально-экономического развития Севера и Арктической зоны Российской Федерации.

Авторы, представляющие федеральные и региональные органы государственной власти, научное сообщество, деловые круги, общественные организации, в своих статьях рассматривают темы формирования и реализации государственной стратегии развития Российского Севера, международного арктического сотрудничества, положения коренных малочисленных народов Севера, социально-экономического развития северных регионов, организации рационального природопользования, модернизации промышленной и транспортной инфраструктуры Арктической зоны России.

Издание служит актуальной информационной основой в работе лиц, принимающих решения, затрагивающие различные области жизнедеятельности на Российском Севере.

УДК 351/354 + 332.1 + 330.15 + 001.89 + 338.24 + 36
ББК 65.050.2 + 67.401 + 65.049(21) + 20.18 + 72

© НП «ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА», 2012

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ИЗДАНИЯ
“РОССИЙСКИЙ СЕВЕР: МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ”

ЕГОР АФАНАСЬЕВИЧ БОРИСОВ

ПРЕЗИДЕНТ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)

АНТОН ВСЕВОЛОДОВИЧ ВАСИЛЬЕВ

ПОСОЛ ПО ОСОБЫМ ПОРУЧЕНИЯМ МИД РОССИИ,
ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В АРКТИЧЕСКОМ СОВЕТЕ

НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ВОЛГИН

ЗАВЕДУЮЩИЙ КАФЕДРОЙ ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ
МИГСУ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВАЛЕРИЙ ВЕНИАМИНОВИЧ ГАЕВСКИЙ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ ДИДЕНКО

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРОБЛЕМАМ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

МАРИНА ДМИТРИЕВНА ИСТИХОВСКАЯ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА
РЕСПУБЛИКИ КОМИ

МАРИНА ВАСИЛЬЕВНА КОВТУН

ГУБЕРНАТОР МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ

ВЛАДИМИР ТРОФИМОВИЧ КАЛИННИКОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА КОЛЬСКОГО НАУЧНОГО ЦЕНТРА
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

ДМИТРИЙ НИКОЛАЕВИЧ КОБЫЛКИН

ГУБЕРНАТОР ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

РОМАН ВАЛЕНТИНОВИЧ КОПИН

ГУБЕРНАТОР ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

АЛЕКСЕЙ ЭМИЛЬЕВИЧ КОНТОРОВИЧ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ НАУЧНОГО СОВЕТА РАН ПО ПРОБЛЕМАМ
ГЕОЛОГИИ И РАЗРАБОТКИ МЕСТОРОЖДЕНИЙ НЕФТИ И ГАЗА

АЛЕКСАНДР САФРОНОВИЧ МАТВЕЕВ

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ПО ФЕДЕРАТИВНОМУ УСТРОЙСТВУ, РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ,
МЕСТНОМУ САМОУПРАВЛЕНИЮ И ДЕЛАМ СЕВЕРА

ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ МИХАЙЛИЧЕНКО

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА
ПО КООРДИНАЦИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

ВАЛЕНТИНА НИКОЛАЕВНА ПИВНЕНКО

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРОБЛЕМАМ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ВИТАЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ ФОРТЫГИН

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АРХАНГЕЛЬСКОГО ОБЛАСТНОГО СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ

АЛЕКСАНДР ВАСИЛЬЕВИЧ ФРОЛОВ

РУКОВОДИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИИ
И МОНИТОРИНГУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

ИВАН ЕВГЕНЬЕВИЧ ФРОЛОВ

ДИРЕКТОР ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ
“АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ”

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ ХАРИТОНОВ

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРОБЛЕМАМ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА

СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ ХАРЮЧИ

ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА,
СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

АРТУР НИКОЛАЕВИЧ ЧИЛИНГАРОВ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ В АРКТИКЕ И АНТАРКТИКЕ,
ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА

ГЕННАДИЙ ИОСИФОВИЧ ШМАЛЬ

ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА НЕФТЕГАЗОПРОМЫШЛЕННИКОВ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ИГОРЬ ЛЕОНИДОВИЧ ШПЕКТОР

ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА ГОРОДОВ
ЗАПОЛЯРЬЯ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Перед вами первый выпуск основного издания информационно-издательского проекта “Российский Север: модернизация и развитие”, являющийся результатом сотрудничества Комитета Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока и издателя – Центра стратегического партнерства. Он не только объемнее и тематически разнообразнее предыдущего, пилотного выпуска. Это еще один шаг в создании востребованной и авторитетной медийной площадки федерального уровня для обсуждения проблем и перспектив реализации государственной политики комплексного развития северных и арктических территорий России.

Поставленная нашим северным проектом цель – понять и найти оптимальные пути решения возникающих в процессе освоения и модернизации Российского Севера и Арктики проблем и задач – здесь находит свое логическое развитие, подкрепленное уникальным, единственным в своем роде на сегодня информационно-аналитическим полем, созданным экспертами – представителями органов государственной власти, научного сообщества, широких деловых кругов и общественных организаций.

Российский Север, Российская Арктика – явления планетарного уровня, составная часть глобального региона, и все процессы здесь находятся под влиянием многих мировых тенденций. В то же самое время эти территории являются важнейшей частью национальной социально-экономической системы нашей страны и во многом определяют стратегическую политику государства. Глубокое осмысление этих сложных процессов мы найдем в материалах авторов этого выпуска, среди которых самые авторитетные и известные всей стране люди: Артур Николаевич Чилингаров, Николай Михайлович Харитонов, Александр Леонидович Балыбердин, Виктор Иванович Ишаев и многие другие.

Эксперты-международники развертывают перед читателем перспективы международного сотрудничества в циркумполярном регионе.

Крупным планом представлены в издании северные регионы России – важные субъекты модернизации социально-экономической сферы, основные модераторы перемен. Руководители Мурманской области, Республики Саха (Якутия), Ямало-Ненецкого и Чукотского автономных округов анализируют логику развития регионов, обозначают нерешенные еще проблемы, смело заглядывают в будущее. О том, что оно, безусловно, несет в себе не только определенные риски и новые проблемы, но и реальные перспективы масштабного развития, говорит одно из ключевых событий 2012 года – ввод в эксплуатацию гигантского по своим запасам Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения на Ямале. Ни одна страна в мире не создавала ничего подобного в арктических широтах.

Транспортная инфраструктура и рациональное природопользование входят в число самых актуальных на сегодня тем для Российского Севера и арктического побережья. От эффективного решения связанных с этим проблем во многом будет зависеть судьба всего северного проекта, инициированного государством. О путях реализации существующих стратегий и государственных планов размышляют известные эксперты.

Мы внимательно следим за судьбой коренных народов Севера, за тем, как сохраняются вековые традиции, уклад и северный образ жизни, как они адаптируются к новым условиям, привыкают к неизбежному и вездесущему ветру перемен. Все это вы найдете в специальном разделе нашего издания.

2012 год богат на юбилейные события, ставшие важными вехами в освоении северных пространств России. О многих из них напоминает специальный раздел “История освоения Арктики: год юбилеев”.

Информационно-аналитическую среду печатных изданий проекта дополняет интернет-площадка www.rosnord.ru, призванная формировать актуальный содержательный контекст проекта.

Надеемся, что проект станет эффективным средством взаимодействия для всех заинтересованных в профессиональном диалоге по проблемам комплексного развития Российского Севера.



І р а з д е л

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА



СЕВЕР: ИНВЕСТИЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЭКОНОМИКИ



Николай Михайлович Харитонов
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРОБЛЕМАМ
СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА,
КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК

ТЕМА ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНОЙ ИЗ ПРИОРИТЕТНЫХ ДЛЯ ВСЕХ ВЕТВЕЙ И УРОВНЕЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ И ОРГАНОВ МЕСТНОГО САМОУПРАВЛЕНИЯ. УЛУЧШЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОГО КЛИМАТА – ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ЗАДАЧ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ, РЕШЕНИЮ КОТОРОЙ В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ УДЕЛЯЕТСЯ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА САМОМ ВЫСОКОМ УРОВНЕ.

ОБЩЕГОСУДАРСТВЕННОЕ ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРА, ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕВЕРНОЙ ЭКОНОМИКИ И СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ, ВЫЗВАННЫЕ ЭКСТРЕМАЛЬНЫМИ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ, СЫРЬЕВОЙ НАПРАВЛЕННОСТЬЮ И УДАЛЕННОСТЬЮ ОТ ЦЕНТРАЛЬНЫХ РАЙОНОВ СТРАНЫ, ТРЕБУЮТ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВА, УЧЕТА СПЕЦИФИКИ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ПРИ ВЫРАБОТКЕ И ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ.

Приветствую читателей второго издания информационно-издательского проекта “Российский Север: модернизация и развитие”, подготовленного Комитетом Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока совместно с Центром стратегического партнерства.

Поставленная изданием цель – понять и найти оптимальные пути решения возникающих в процессе освоения и развития арктических и северных территорий Российской Федерации проблем и задач.

Одной из наиболее актуальных в последние годы для “северной” экономики становится тема снижения конкурентоспособности регионов, на территориях которых расположены добывающие предприятия.

В сентябре 2012 года газета РБК-daily (№179 (1464) от 21.09.2012) опубликовала рейтинг конкурентоспособности регионов Российской Федерации. Делая выводы по итогам рейтинга, газета констатирует, что инвесторов все меньше привлекают “ресурсные” области и все больше инфраструктурно обустроенные регионы.

Тема повышения инвестиционной привлекательности российских регионов является одной из приоритетных для всех ветвей и уровней государственной власти и органов местного самоуправления. Улучшение инвестиционного климата – одна из главных задач экономического развития России, решению которой в последнее время уделяется особое внимание на самом высоком уровне.

В.В. Путин на инвестиционном форуме “Россия-2012” заявил, что Россия в ближайшие годы должна войти в двадцатку стран с наилучшими условиями ведения бизнеса, поднявшись сразу на 100 позиций в рейтинге инвестклимата, составляемом Всемирным банком: с 120-го на 20-е место. При этом совершенно справедливо была обозначена проблема – “бедная реализация богатого потенциала”. Мы действительно должны разорвать этот замкнутый круг и в полной мере использовать свои возможности, стать глобальным лидером.

По мнению Комитета Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока, решение задач модернизации, инноваций, использования новейших технологий, улучшения инвестиционного климата требует участия в равной мере политиков, ученых, представителей федерального центра, субъектов, муниципальных образований, но особая роль в решении этих вопросов принадлежит регионам.

По результатам оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по итогам 2011 года, отраженной в докладе Министерства регионального развития Российской Федерации и являющейся одной из ключевых функций Министерства и важнейшей составляющей процесса выработки и реализации региональной политики, следует, что на начало 2012 года лишь 10 субъектов Российской Федерации имеют высокую инвестиционную активность, при этом 5 из них относятся к регионам с развитой нефтегазовой промышленностью. 16 регионов имеют инвестиционную активность выше среднероссийской, 12 регионов – на уровне среднероссийской и ниже. 45 регионов имеют низкую инвестиционную активность. Причем в динамике за 2009–2011 годы в большинстве регионов значительных изменений в инвестиционной активности не наблюдалось. По-прежнему остается высокой дифференциация регионов по уровню экономического развития, при этом если в 2009–2010 годы наблюдалось снижение дифференциации по показателю ВРП на душу населения, то по итогам 2011 года дифференциация вновь выросла почти до прежнего уровня (8,9 раза).

На сегодня регионами используется достаточно широкий перечень механизмов и инструментов повышения инвестиционной привлекательности субъектов Российской Федерации. Их результативность во многом стала зависеть не только от объективных факторов (природно-ресурсного

потенциала, объема потребительского рынка и т.д.), но и от создаваемых органами власти условий для ведения бизнеса. Дело в том, что в принципе сопоставимые по условиям регионы демонстрируют разную динамику своего развития. В настоящее время представляется необходимым проведение дифференцированной и взвешенной государственной политики с целью повышения инвестиционного потенциала в отношении субъектов Российской Федерации с различным уровнем социально-экономического развития и разными стартовыми условиями.

Отдельный разговор о повышении инвестиционной привлекательности субъектов Российской Федерации, расположенных на Севере и в Арктической зоне Российской Федерации.

В силу естественных причин экономика северных и арктических регионов России носит в основном сырьевой характер, и, говоря о повышении инвестиционной привлекательности, необходимо учитывать ресурсодобывающую специфику высокоширотных субъектов страны.

Российский Север – это почти 2/3 территории страны. Из 12 северных городов мира с населением более 200 тыс. человек 11 сосредоточены в России. Всего же в России расположено 55% всех северных территорий мира. В северных регионах проживает всего 7,4% населения России, но именно они производят большую часть валового внутреннего продукта и обеспечивают 66% всех валютных поступлений, 93% добычи российского природного газа и 75% нефти – основных экспортных статей национальной экономики. В этих регионах сосредоточено 80% запасов полезных ископаемых страны. Северные регионы создают 100% стабилизационного фонда страны.

Крупномасштабная добыча минералов и углеводородов занимает центральное место в экономике нескольких стран, имеющих арктические территории. Но особенно это характерно для России. Наши арктические районы обладают огромными запасами золота (Магаданская область и Чукотский автономный округ), никеля (Мурманская область и Красноярский край), олова (Республика Саха (Якутия) и Чукотский автономный округ), алмазов (Республика Саха (Якутия)). Ведется интенсивная добыча нефти и газа, особенно в Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах.

Промышленное освоение природных ресурсов приносит большие богатства. Но эти богатства ориентированы преимущественно на рынки за пределами Арктики. Обычно в добывающей промышленности доминируют несколько крупных корпораций и большая доля доходов экспортируется, а на местах остается лишь малая доля прибыли, которая не позволяет развиваться ни региону, на территории которого идет добыча, ни самому предприятию. Это характерно для отечественных добывающих предприятий.

В других случаях эксплуатация ресурсов порождает на местах экономические эффекты, способствующие развитию региона. Образуется ядро местной или региональной экономики, зарождается волна развития вторичных отраслей производства, таких как строительство дорог, морских и аэропортов, сервисная деятельность, способствующих привлечению в регион инвестиций. Развивается экономика региона в целом.

Формирование Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в свое время вызвало революционные преобразования в экономике Тюменской области. Нефтяная и газовая отрасли промышленности являлись до 90-х годов прошлого века полюсами роста экономики Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского округов, куда направлялись основные инвестиционные потоки. Их развитие повлекло за собой создание целого комплекса производств по переработке газа и конденсатов, а также секторов обслуживающих отраслей, таких как энергетика, строительство, транспорт, производственная инфраструктура. Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс стал в те годы крупномасштабной инвестиционной программой мирового уровня.

Вместе с тем сегодня российские Арктика, Крайний Север и приравненные к ним местности являются местом переплетения многих проблем, характерных для всей территории нашей страны, которые усугубляются чисто северными особенностями и спецификой.

Характерно и поучительно сравнение России как северной страны с европейскими северными странами-соседями.

Общее население сопредельных с территорией России североевропейских стран насчитывает немногим более 25 млн человек, при этом по индексу глобальной конкурентоспособности Россия находится на 62-м месте в мире, Финляндия – на 2-м, Швеция – на 3-м, Дания – на 4-м. По одному из главных показателей Организации Объединенных Наций – развитию человеческого потенциала – Россия находится на 65-м месте в мире, а Норвегия занимает 1-е место, Исландия – 2-е, Швеция – 5-е.

Вывод, на наш взгляд, прост и очевиден: у России существует огромный потенциал для развития, и пример северных соседей тому подтверждение.

Общегосударственное значение Севера, особенности функционирования северной экономики и социальной сферы, вызванные экстремальными природно-климатическими условиями, сырьевой направленностью и удаленностью от центральных районов страны, требуют особого внимания государства, учета специфики северных территорий при выработке и осуществлении государственной социально-экономической политики.

Европейские территории России с точки зрения инновационной и, соответственно, инвестиционной составляющих на данный момент более успешны в своем развитии, чем северные территории. Здесь, помимо традиционно функционирующих бывших предприятий СССР различных отраслей промышленности, уже в последние годы получили прописку и развиваются многочисленные предприятия, организованные всемирно известными компаниями, по производству автомобилей, бытовой техники и электроники, мебели и одежды, продуктов питания, переработке сельхозпродукции.

Северные территории, подчеркну еще раз, отличаются сырьевой направленностью. Ввиду низкой плотности населения, отсутствия транспортной инфраструктуры, отдаленности от финансовых и технологических центров и международных транспортных коридоров, отсутствия соответствующего сырья и выстроенной транспортной логистики на этих бескрайних просторах сложно произвести современные конкурентоспособные высокотехнологичные средства производства и потребления. Но эти территории производят для страны конкурентоспособные сырьевые ресурсы, направляемые не только на внутреннее потребление, но и на экспорт, позволяя получать валютную выручку. Северные территории России производят сегодня значительную часть внутреннего валового продукта страны, что обеспечивает возможность вкладывать полученные средства в инновационное развитие остальных территорий, дает шанс на модернизацию национальной экономики и социальной сферы.

Вместе с тем сами ресурсодобывающие предприятия также нуждаются в модернизации, привлечении новых современных технологий добычи и переработки. Здесь проявляются сдерживающие факторы: устаревшая инфраструктура, невысокая активность регионов в конкуренции за инвестиции. Повышения эффективности в ресурсодобывающих и ресурсоперерабатывающих секторах можно достичь лишь технологической модернизацией, обновлением основных производственных фондов.

Решение проблем модернизации на Севере возможно путем создания или привлечения высоких технологий в первую очередь в самих топливно-энергетических и минерально-сырьевых отраслях, таких же наукоемких, как в передовых отраслях промышленного сектора России. Северу они необходимы для создания здесь новой системы хозяйствования.

При этом значительную часть функций в формировании инновационной составляющей в ресурсодобывающих регионах России должно взять на себя государство, задачами которого являются создание благоприятных условий для привлечения инвестиций и новых технологий, экономическая координация, прямое инвестирование в инновационно-технологическое развитие предприятий по добыче и переработке сырьевых ресурсов, взаимодействие на паритетных началах с бизнесом в создании инновационной среды.

Прежняя концепция государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера базировалась на принципах государственного регулирования. Но возобладавшее затем мнение о необходимости применения преимущественно рыночных принципов для развития северной экономики, недостаточный государственный протекционизм в отношении северных территорий создали в 90-х годах прошлого столетия предпосылки к снижению потенциала развития Севера и страны в целом.

Россия, на наш взгляд, находится лишь в начале рыночных преобразований, и во многих сферах хозяйствования, на предприятиях выявляются большие проблемы, возникающие в процессе рыночных отношений, когда собственники не видят смысла в обновлении основных фондов крупнейших предприятий, перестают поддерживать ранее выстроенные технологические связи градообразующих предприятий, расположенных в том числе в моногородах. А особенно тяжкие последствия такие события могут иметь для предприятий и граждан, занятых в экономике северных территорий, когда, к примеру, высвобождающиеся в связи с закрытием шахты работники уже не могут нигде трудоустроиться, так как шахта была единственным предприятием, градообразующим стержнем.

Эти проблемы требуют углубления, детализации законодательства, принятия все новых и новых законов, координирующих действия участников производственных процессов и экономических отношений в интересах каждого конкретного человека и государства.

На примере северных территорий России особенно ярко проявляется несостоятельность стихийного рыночного регулирования в растущей сфере социального обеспечения и социальных услуг.

В настоящее время состояние социально-экономического развития северных территорий не удовлетворяет ни население, ни органы власти.

Поэтому основной и главной составляющей модернизации и повышения конкурентоспособности, а соответственно, и инвестиционной привлекательности секторов экономики северных и арктических регионов России представляется усиление влияния государства на процессы их экономического и социального развития.

Такая стратегия преследует две взаимосвязанные цели. С одной стороны, она позволит предотвратить глобальный распад сложившейся социально-экономической системы Севера России и обеспечить условия для ее развития, с другой – создать предпосылки для стабильного эффективного хозяйствования и развития страны в новых условиях.

Все остальные методы и пути модернизации применительно к северным территориям страны, на наш взгляд, являются производными от этой основной составляющей.

Решение задачи повышения инвестиционной привлекательности российских арктических и северных территорий, привлечения в экономику “северных” субъектов Российской Федерации российских и иностранных инвестиций находится в прямой зависимости от усилий, предпринимаемых во всех ветвях и на всех уровнях власти нашей страны.

На уровне федерального законодательства необходима реализация целого комплекса мер, направленных на улучшение инвестиционного климата, в том числе универсальных для всех субъектов России и специфических для субъектов, расположенных на ее северных территориях.

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления в рамках полномочий должны в свою очередь подготовить и реализовать доступные уже сейчас меры по повышению инвестиционной привлекательности своих регионов.

Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока совместно с Международным институтом государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации провел в июне 2012 года круглый стол на тему “О принимаемых мерах по повышению инвестиционной привлекательности российских регионов”. В итоговом документе круглого стола была предложена дорожная карта повышения инвестиционной привлекательности субъектов Российской Федерации.

Реализация предлагаемых консолидированных мер и объединение усилий всех заинтересованных сторон уже в ближайшие годы могут изменить ситуацию и позволят привлечь в экономику арктических и северных субъектов Российской Федерации и в страну в целом необходимые инвестиционные средства.

РОССИЙСКИЙ СЕВЕР И ПАРАДИГМА МОДЕРНИЗАЦИИ

Артур Николаевич Чилингаров

ЧЛЕН СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО
СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ ПОЛЯРНИКОВ
РОССИИ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ РУССКОГО
ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА,
ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ РАН,
ДОКТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАУК



ПО ПРОГНОЗАМ МНОГИХ ЭКСПЕРТОВ И СПЕЦИАЛИСТОВ,
ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ В БЛИЖАЙШИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ
БУДЕТ ТОЛЬКО РАСТИ. В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ СТЕПЕНИ ЭТО СВЯЗАНО С ТЕМ,
ЧТО ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ ВСЕ БОЛЬШЕ СМЕШАЕТСЯ
В СЕВЕРНЫЕ РЕГИОНЫ, ОСОБЕННО РЕГИОНЫ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И АРКТИКИ.

РАСТЕТ И РОЛЬ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ФАКТОРА,
ТО ЕСТЬ РАСШИРЯЮЩИХСЯ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
СЕВЕРНЫХ, И В ЧАСТНОСТИ АРКТИЧЕСКИХ, ТЕРРИТОРИЙ ДЛЯ
ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ,
А ТАКЖЕ ВОПРОСОВ УКРЕПЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ,
БОЛЕЕ ВСЕГО, ПОЖАЛУЙ, ОСЛАБЛЕННОЙ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД
ИМЕННО НА ЕЕ СЕВЕРНЫХ РУБЕЖАХ.

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ СТАНОВИТСЯ
СЕГОДНЯ ВАЖНЕЙШЕЙ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ЗАДАЧЕЙ СТРАНЫ.
НА ЭТОМ ПУТИ НЕМАЛО СЛОЖНОСТЕЙ И ПРОБЛЕМ, КАК УНАСЛЕДОВАННЫХ
ИЗ ПРОШЛОГО, ТАК И ВЫЗВАННЫХ ОСОБЕННОСТЯМИ НАШЕГО ВРЕМЕНИ.
НО ОНИ ВПОЛНЕ ПРЕОДОЛИМЫ.

“...Северный океан есть пространное поле, где усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерной пользой...” Это высказывание принадлежит гениальному русскому ученому М.В. Ломоносову, 300-летие со дня рождения которого отмечалось в прошлом году во всем мире. Сегодня, когда перед Россией со всей остротой встала проблема ускоренного развития и освоения северных и арктических территорий, справедливость этих слов становится очевидной. Но не менее очевидно и то, что эффективное освоение северных и арктических территорий требует качественно новых подходов, а также современной техники и технологий, разработка и применение которых становятся одной из первостепенных государственных задач. Что и понятно: речь идет об удаленных и труднодоступных территориях с суровыми климатическими условиями, занимающих почти 60% площади Российской Федерации. Их значение как для экономики страны, так и для обеспечения ее безопасности трудно переоценить.

В известном смысле до сих пор именно Крайний Север позволял держаться на плаву российской экономике, подстраховывая ее в периоды спадов и кризисных явлений за счет огромных доходов от экспорта сырьевых ресурсов, цены на которые в последние годы, несмотря на конъюнктурные колебания, держались на довольно устойчивом уровне.

По некоторым оценкам, в недрах Арктической зоны России добываются 100% российских алмазов, 98% платиноидов, 90% никеля и кобальта, 60% меди. И очень важно, что в арктических районах, на арктическом континентальном шельфе находятся богатейшие запасы углеводородов. Так, на Ямале уже сегодня добывается 85% российского газа и 14% нефти и газоконденсата. Всего в арктических акваториях российского сектора Арктики выявлено более 100 нефтегазоперспективных структур, в том числе 60 в Баренцевом море и Печорской губе. Особо выделяются 11 месторождений: четыре уникальных по запасам газоконденсатных (Штокмановское и Ледовое в Баренцевом море, Русановское и Ленинградское в Карском), три крупных газовых (Мурманское, Лунинское и Людловское в Баренцевом море), одно крупное нефтяное (Приразломное, включая Варандей-море и Медыньское-море) и одно нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское) в Печорской губе, два средних по запасам месторождения – Северо-Кильдинское газовое в Баренцевом море и Поморское газоконденсатное в Печорской губе.

К этому надо приплюсовать потенциалы Надым-Пур-Тазовского района (это около 25% разведанных запасов газа страны) и п-ова Ямал, оцененные, перспективные и прогнозные ресурсы природного газа которого составляют около 50 трлн куб м. Бесценной кладовой запасов нефти и газа являются, по прогнозам ученых, подводные районы хребтов Менделеева и Ломоносова. Правда, их принадлежность России как продолжение ее континентального шельфа (этого требует Конвенция ООН по морскому шельфу) еще предстоит доказать, что, надеюсь, в конечном счете и будет сделано. Для меня как исследователя полярных территорий эта принадлежность не вызывает сомнений.

Богатейшие сырьевые запасы Крайнего Севера и Арктики способствуют развитию добывающих отраслей рос-

сийской экономики, в результате чего возникает ее определенный перекос, и это конечно же негативное явление. Чисто сырьевая направленность хозяйственного комплекса страны, с одной стороны, сдерживает развитие высокотехнологичных, наукоемких производств, определяющих во всех передовых странах темпы экономического прогресса, и с другой – ведет к истощению запасов самого природного сырья, которые отнюдь не безграничны. Нельзя жить по принципу “после нас хоть потоп”, тем более что ученые уже бьют тревогу по поводу последствий форсированного выкачивания и переправления за рубеж природных ресурсов. В последние годы, например, экспортировалось около трех четвертей добываемой в стране нефти, в то время как в советский период только одна четверть, остальное потреблял внутренний рынок. Другие государства, например США, стараются, напротив, законсервировать свои нефтяные запасы, делая ставку на импорт.

С другой стороны, однако, сырьевая экономика не означает обязательно отсталая. Если взять Канаду, Норвегию и особенно Австралию, то их экономики, во многом специализируясь на добыче сырья, являются вполне современными и инновационными. Россия тоже может добиться этого, хотя сейчас усиливающийся сырьевой крен вызывает определенные опасения, которые вполне справедливо выражают многие экономисты и ученые. Для выхода на современный уровень нужно соблюдение по крайней мере двух условий. Во-первых, добыча сырья должна осуществляться на базе современной техники и технологий при строгом соблюдении общепризнанных экологических стандартов. Во-вторых, для отраслей добывающей промышленности необходимо создать современную инфраструктуру, органически вписывающуюся в общий экономический механизм страны и стимулирующую развитие современных промышленных отраслей, особенно отраслей машиностроительного комплекса и наукоемких производств.

Для российского Крайнего Севера такой подход приобретает особо важное значение. Сейчас здесь достаточно успешно реализуется один крупный проект – производство никеля в Норильске. С его работой связано в значительной мере и возобновление функционирования (правда, сильно ограниченного по сравнению с советским периодом) Северного морского пути. Но уже сейчас становится актуальной реализация других крупных инвестиционных проектов или, как их еще называют, мегапроектов. При этом их осуществление связано не только с освоением месторождений, минерально-сырьевого потенциала шельфа, но и с созданием и расширением схем транспортировки сырья, строительством перерабатывающих производств на новой технологической основе. Это, во-первых, минерально-сырьевой центр (МЦЦ) газоконденсатного профиля на основе Штокмановского месторождения. Он включает строительство подводного трубопровода от месторождения к побережью и сухопутного газопровода до врезки в “Северный поток” (магистральный газопровод из России в Западную Европу по дну Балтики. – Прим. авт.), создание завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) и терминала для его отгрузки морским путем.

Следующий мегапроект – формирование нефтяного МЦЦ на базе Приразломного месторождения: создание

схемы транспортировки нефти в ледовых условиях и строительство нефтеперерабатывающего завода на безотходной основе с высокими экологическими параметрами – уж очень хрупка арктическая экологическая среда.

Приоритетным проектом является также расширение нефтяного Варандейского МСЦ за счет ввода в разработку новых месторождений и развития межпромысловой инфраструктуры. Нельзя не упомянуть разработку Кумжинского и Коровинского месторождений в рамках проекта “Печора СПГ”.

Естественно, такие проекты способствуют развитию других отраслей – судостроения, горнорудной и металлургической промышленности. Для реализации мегапроектов создается высокотехнологическое навигационное оборудование: новые задачи, например, встают перед космической промышленностью для обеспечения работы системы ГЛОНАСС и проведения экологического мониторинга в Арктике.

Все более важное значение эти проекты приобретают именно потому, что, по прогнозам многих экспертов и специалистов, значение Севера для экономики страны в ближайшие десятилетия будет только расти. В значительной степени это связано с тем, что добыча полезных ископаемых все больше смещается в северные регионы, особенно регионы Крайнего Севера и Арктики.

Растет и роль географического фактора, то есть расширяющихся возможностей использования северных, и в частности арктических, территорий для транспортного сообщения между Европой и Азией, а также вопросов укрепления безопасности страны, более всего, пожалуй, ослабленной в постсоветский период именно на ее северных рубежах.

Однако трудностей и проблем на пути развития и модернизации Российского Севера остается немало. Значительная часть их связана с поспешным и не учитывающим сложившиеся реалии распространением на северные и арктические территории либеральных рыночных реформ, негативные последствия которых приходится преодолевать до сих пор.

“Мы всегда знали, что бездумное стремление к прибыли – плохая мораль, теперь мы все знаем, что это еще и плохая экономика”. Эти слова, сказанные президентом США Ф. Рузвельтом в разгар Великой депрессии начала 30-х годов прошлого века, вполне применимы и к нашему времени, в особенности к тому, что происходило на Российском Севере в 90-е годы прошлого века, в период так называемых рыночных реформ.

Действительно, эти реформы, главным движущим стимулом которых стало безудержное стремление к быстрой и максимальной прибыли, крайне болезненно ударили по северным и дальневосточным территориям, специфика которых в ходе проводившихся преобразований совершенно не учитывалась. В результате разрушили старый, государственный механизм жизнеобеспечения Крайнего Севера и Дальнего Востока, а новый, рыночный так и не создали до сих пор. В первую очередь это касается так называемого северного завоза, то есть обеспечения городов и поселков на Крайнем Севере необходимым топливом и продуктами, без чего говорить о сколько-нибудь рациональном хозяйственном освоении северных территорий с активным использованием достижений современной техники просто не приходится.

В советские времена этим занималась специальная комиссия Госплана во главе с первым заместителем Председа-

теля Совета Министров СССР. Обеспечение северного завоза считалось важной государственной задачей, выполнить которую следовало с минимальными издержками и в срок. На заседаниях комиссии рассматривались и другие вопросы, касающиеся Крайнего Севера и приравненных к нему территорий, причем по всем этим вопросам достаточно оперативно принимались решения, не требовавшие длительных согласований – ведь представители заинтересованных министерств и ведомств, а также руководители хозяйственных организаций входили в госплановскую комиссию и были в курсе принимаемых решений.

Проведенное в ходе рыночных реформ акционирование всех структур, которые обеспечивали северный завоз, прежде всего авиации и морского транспорта, привело к тому, что здесь стал преобладать не государственный, а частный интерес, то есть стремление к получению максимальной прибыли. Заставить же собственника отказаться от нее, не говоря уже о том, чтобы работать себе в убыток, государство уже не может. А какую прибыль можно получить на северном завозе, где затраты на единицу доставляемого груза на порядок выше, чем в южных океанах и морях? Значит, нужны льготы и компенсации собственникам частных судов со стороны государства, а об этом как раз и не подумали. Так же как и о механизме эффективного распоряжения теми государственными пакетами акций, которые остались в пароходствах – как морских, так и речных. Конечно, с продуктами, да и то далеко не всеми, еще можно что-то решать на местном уровне, но завоз топлива, угля и нефтепродуктов должен идти только по морю. В результате сплошь и рядом стали возникать чрезвычайные ситуации, когда топливо, чтобы не заморозить людей и не вывести полностью из строя городские и поселковые системы отопления и энергообеспечения, пришлось возить самолетами. Бесхозяйственность, которой было немало и в советское время, в новое, казалось бы, более экономное, “рыночное” время оказалась, наоборот, возведенной в квадрат.

Другие проблемы, которые предстоит решить, также связаны с либеральными реформами, направления и ход которых противоречили экономическим интересам страны, что особенно болезненно проявлялось на Российском Севере. Настоящей конкурентной среды в России – а именно она и является основным двигателем экономического и технического прогресса – так и не сложилось, что крайне негативно отражается и на инновационной деятельности, в том числе и в добывающих отраслях. Олигархический бизнес в инновациях не заинтересован уже в силу своего происхождения, мелкий и средний, которым государство вплоть до последнего времени всерьез и не занималось, не имеет ни средств, ни возможностей, ни стимулов внедрять инновации, не говоря уже об их разработке.

Крупный российский капитал, прибравший к своим рукам в основном сырьевые отрасли, отнюдь не стремится к инновациям, к техническому прогрессу. Куда большие и быстрые прибыли он может получить за счет форсированной добычи и экспорта сырьевых ресурсов, цены на которые на мировом рынке держатся на устойчиво высоком уровне. К тому же многолетние и хорошо отработанные связи с федеральными и региональными властными структурами – как исполнительными, так и законодательными и судебными –

позволяют создать оптимальный финансовый, налоговый, инвестиционный климат для получения, причем в кратчайшие сроки, огромных доходов, которые в странах с цивилизованной рыночной экономикой накапливаются за счет многолетних усилий путем жесточайшей рационализации и модернизации производства с активным использованием технических инноваций.

В последние годы на правительственном уровне принимаются меры по исправлению сложившегося положения. К крупным компаниям применяются все более жесткие требования, касающиеся в том числе и технического обновления производства. Более целенаправленной и эффективной становится борьба с коррупционными схемами, тормозящими, по сути, технический прогресс. Однако выправить то, что складывалось многими годами, не так-то просто. Страна по-прежнему сильно отстает от передовых держав в области внедрения и применения передовых технологий, и это отставание наглядно проявляется и в добыче полезных ископаемых на Севере.

В отличие от прошлых лет государство стало поворачиваться лицом и непосредственно к проблемам Крайнего Севера и арктических территорий. 18 сентября 2008 года Президентом Российской Федерации утверждены «Основы национальной политики России в Арктике до 2020 года». Главными национальными интересами России в Арктике, как отмечается в этом документе, являются:

- а) использование Арктической зоны РФ в качестве стратегической ресурсной базы России, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;
- б) сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества;
- в) сбережение экологических систем Арктики;
- г) использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ.

На первом этапе (2008–2010 годы) предполагалось провести геолого-геофизические, гидрографические, картографические и другие работы по подготовке материалов для обоснования внешней границы Арктической зоны РФ; реализовать целевые программы и инвестиционные проекты в рамках государственно-частного партнерства.

На втором этапе (2011–2015 годы) должно быть обеспечено международно-правовое оформление внешней границы Арктической зоны РФ и реализация на этой основе конкурентных преимуществ России по добыче и транспортировке энергетических ресурсов; решение задач структурной перестройки экономики зоны на основе освоения минерально-сырьевой базы и водных биологических ресурсов региона; создание и развитие инфраструктуры и системы управления коммуникациями Северного морского пути для решения задач обеспечения евразийского транзита; завершение создания единого информационно-пространства Арктической зоны РФ.

На третьем этапе (2016–2020 годы) должно быть обеспечено превращение Арктической зоны РФ в ведущую стратегическую ресурсную базу России.

В соответствии с программой увеличиваются бюджетные ассигнования на нужды северных территорий. Вос-

становливается научно-исследовательская деятельность в Арктике, возобновлена деятельность дрейфующих полярных станций. Принимаются меры по обновлению ледокольного, в том числе и атомного, флота. Оживляется работа Северного морского пути.

Если же взять более узкую сферу развития и модернизации Российского Севера, то здесь можно было бы выделить три основных аспекта: законодательно-правовой, организационно-административный и реализацию конкретных инновационных программ.

Что касается первого направления, то здесь имеется в виду введение в законодательной сфере специального льготно-преференциального режима, касающегося разработки и применения на Севере самых современных технологий и техники. Такой режим был бы частью общероссийского законодательства, стимулирующего инновационные процессы в экономике, учитывающего специфику этих процессов в северных и арктических регионах.

К уже имеющейся совокупности законодательных актов, относящихся к так называемому северному праву, в последнее время прибавился и принятый российским парламентом Федеральный закон о Северном морском пути. Законом регулируется вся сложная и многосторонняя деятельность, связанная с работой СМП как исторически сложившейся российской национальной транспортной магистрали. С каждым годом эта деятельность становится все более интенсивной и разнообразной.

Объем перевозок грузов по нему составил в 2011 году 800 тыс. т, что является ощутимым сдвигом по сравнению с предшествующим периодом.

Определенным стимулом к активизации деятельности в этом направлении стало погружение на дно Северного Ледовитого океана в точке Северного полюса в июле 2007 года российских глубоководных аппаратов «Мир-1» и «Мир-2», вызвавшее широкий международный резонанс и привлечшее внимание к проблеме Арктического континентального шельфа, на который претендуют несколько северных стран. Обоснованность притязаний тех или иных государств на природные богатства, залегающие на морском или океанском дне, определяет созданная ООН специальная комиссия по определению границ континентального шельфа.

Если России удастся доказать, что океанское дно, выходящее за пределы 200-мильной прибрежной зоны, является продолжением хребтов Ломоносова и Геккеля, то она получит право на громадное пространство в 1,2 млн кв. км, где находятся огромные природные богатства. Одних только углеводородов здесь на 10 млрд т больше, чем у нефтедобывающих арабских государств. А там еще золото, олово, цинк, другие металлы и сырьевые ресурсы. Однако, чтобы добраться до них, учитывая многокилометровую глубину, труднодоступность залегания и крайнюю суровость климатических условий, требуется принципиально новая технология, разработка которой, по мнению большинства экспертов, потребует не менее 15–20 лет. В любом случае очевидно, что получить доступ к этим богатствам сможет лишь страна, сумевшая наладить разработку и производство высокотехнологического оборудования нового поколения. Россия же пока по темпам инновационного обновления своей экономи-

ки существенно уступает другим странам, претендующим на арктические территории. Хотя в недавнем прошлом, как уже отмечалось выше, она даже опережала их в сфере применения на Крайнем Севере и в Арктике научно-технических достижений, особенно в сфере создания передовых для своего времени транспортных средств.

На II международном форуме “Арктика – территория диалога”, проходившем 22–23 сентября 2011 года в Архангельске, глава российского правительства В.В. Путин изложил конкретную программу развития Северного морского пути. Как отметил премьер-министр, главная задача в настоящее время – формирование современной инфраструктуры Севморпути. Речь идет о комплексном транспортном проекте, призванном обеспечить динамичное развитие и освоение северных территорий Российской Федерации, решение важнейших экономических, социальных задач, создание новых производств на основе современных технологий и рабочих мест. Планируется расширить действующие порты и построить новые – такие как порт Варандей у пролива Югорский Шар и порт Сабетта на п-ове Ямал. В более отдаленной перспективе намечается интегрировать сам Севморпуть и его опорные гавани с другими видами транспорта. Финансирование, проектирование и расширение портовой инфраструктуры должно осуществляться как за счет федерального и региональных бюджетов, так и путем привлечения частного капитала заинтересованных компаний. При этом предусматривается модернизация речных, автомобильных, железнодорожных маршрутов и коммуникаций, северных аэродромов, аэропортов, а также обновление полярной авиации. Однако конкретных сроков создания такой широко разветвленной арктической транспортной сети пока не предусматривается. Нет и разверстанной по годам конкретной программы выделения средств на эти цели с четким механизмом реализации поставленных задач, что, естественно, отодвигает формирование арктической транспортной инфраструктуры на неопределенное будущее.

Что касается главной “проводной” силы СМП – ледокольного флота, – то здесь до 2020 года будут построены еще 3 универсальных атомных ледокола и 6 дизель-электрических, и на эти цели до 2014 года выделяется 38 млрд рублей. Сегодня у России 10 линейных ледоколов. Однако существенное увеличение ледокольного флота вряд ли произойдет. Дело в том, что почти все нынешние ледоколы к 2020 году исчерпают свой ходовой ресурс и будут выведены из эксплуатации. И хотя новые ледоколы обладают большей мощностью, ее вряд ли будет достаточно для проводки резко возросшего количества транспортных судов в случае, если Северный морской путь заработает на полную силу. Здесь как раз то направление, которое нуждается в разработке принципиально новой техники, на порядок превосходящей существующую.

Что касается организационно-административного аспекта, то здесь имеется в виду создание общегосударственного органа управления развитием и освоением Российского Севера, скажем министерства или государственного комитета по Северу, который наряду с другими относящимися к такому развитию задачами занимался бы стимулированием применения там инновационной техники и технологий. Сами эти задачи можно было бы разделить на два типа. Первый связан с координацией общего социально-

экономического, этнического и культурного развития северных территорий, с балансом интересов государства и субъектов Федерации. Второй тип задач – оперативное решение проблем завоза продукции и товаров в северные регионы, а также других экономических вопросов, включая и вопросы применения там современной техники и технологий.

Есть и другой вариант решения этой проблемы – формирование принципиально нового механизма хозяйственного жизнеобеспечения Крайнего Севера, где наряду с отработанными и испытанными десятилетиями государственно-административными рычагами использовались бы и уже активно действующие в России элементы рыночной экономики. Важное место в таком механизме могла бы занять государственно-рыночная корпорация, которую ради сохранения исторической преемственности можно было бы назвать “Главсевморпуть”. Корпорация могла бы состоять из государственных (предприятия-поставщики, транспорт, в особенности атомный флот) и коммерческих структур (акционерный банк, предприятия и фирмы-поставщики, фирмы по перевозкам и т.п.) и полностью финансировала бы все операции, контролируя при этом правильность расходования средств. Важным направлением ее деятельности было бы и стимулирование применения в северных и арктических регионах новейшей техники. Руководящим органом корпорации мог бы стать наблюдательный совет, в который входили бы и представители северных администраций, что обеспечило бы оптимальное сочетание в ее деятельности федерального и регионального аспектов. Расчеты показывают, что входящий в состав “Главсевморпути” акционерный коммерческий банк, работая с ресурсами, выделенными государством из бюджета для завоза на Север, мог бы получать прибыль в размерах, сопоставимых с затраченными средствами, и вернуть эти деньги государству. Государство, имея контрольный пакет акций, сможет проверять выполнение главных задач корпорации, в том числе касающихся применения инноваций. А остальные совладельцы, соблюдая свой коммерческий интерес, позаботились бы о том, чтобы затраты на выполнение этой задачи были рациональными. Конечно, чтобы серьезные коммерсанты пошли на Север, необходимо предоставить им налоговые и финансовые льготы, как делается в других странах. Пока же российские коммерческие структуры в основном “пенки снимают”: организуют иностранцам дорогостоящие парашютные прыжки на Северный полюс и прогулки на атомных ледоколах.

Возможны конечно же и другие варианты ускорения развития и освоения Российского Севера с помощью новейшей техники и технологий. Главное – не стоять на месте, а искать, пробовать новые подходы, без чего сложнейших проблем, стоящих перед страной, не решить.

Теперь о непосредственной реализации инвестиционных проектов, касающихся развития и модернизации территорий Крайнего Севера и Арктики. Выше уже упоминалось о наиболее перспективных из них. Среди других проектов с отчетливо выраженной инновационной направленностью можно выделить создание систем связи, навигации и гидрографии в Арктике, прежде всего с использованием российской системы глобального позиционирования (ГЛОНАСС). В настоящее время ведется разработка многоцелевой спутниковой системы “Арктика”, которая будет со-

бирать информацию о состоянии природной среды Крайнего Севера. Рассматривается и проект открытия ледостойкой платформы-обсерватории "Северный полюс".

Особую важность в настоящее время приобретают вопросы обеспечения безопасности транспортного сообщения в этом регионе. Бережное, цивилизованное отношение к хрупкой северной природе должно стать обязательным условием всех программ развития. Надежное экологическое обеспечение реализации таких крупных проектов, как добыча углеводородного сырья на Приразломном или Штокмановском месторождениях, рассчитанных на многие десятилетия, является важной и неотъемлемой предпосылкой хозяйственной деятельности в обширном Арктическом регионе. И подобная работа ведется довольно активно. В качестве примера можно сослаться на соглашение компании "Роснефть" с американской компанией "ЭксонМобил" о стратегическом партнерстве, предусматривающем, в частности, создание специального центра в Петербурге, который должен обеспечить научно-технологическую поддержку шельфовых проектов, включая изучение вопросов экологии.

Россия приняла активное участие в создании первого коллективного фонда Арктического совета, куда наряду с Россией входят другие государства, граничащие с арктическими территориями. Совет разработал специальный инструментальный поддержки проектов, средства которого пойдут на реализацию природоохранных инициатив в Арктике. В мае 2011 года на министерской встрече Арктического совета был подписан первый в истории, юридически обязывающий панарктический документ – Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасении в Арктике. В развитие этого соглашения в России создается система предупреждения, мониторинга и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в Арктической зоне России. В рамках этой программы на российском Крайнем Севере до 2015 года появятся 10 комплексных аварийно-спасательных центров. Система будет обеспечивать безопасность населения и территории Арктики от чрезвычайных ситуаций и учитывать основные природные и техногенные угрозы. Реализация таких инициатив не только улучшит экологию Арктики, но и позволит разработать уникальные технологии восста-

новления загрязненных территорий, стимулируя развитие инновационных процессов.

Осуществление перечисленных выше мегапроектов с созданием необходимой арктической транспортной инфраструктуры сулит огромные выгоды стране.

Во-первых, они могут дать мощный импульс развитию отечественных технологий, сориентированных на применение в суровых и труднодоступных районах Севера и Дальнего Востока.

Во-вторых, крупномасштабный характер проектов обеспечит качественный сдвиг в техническом обновлении всего российского производственного потенциала, в особенности на таком важном направлении, как развитие современного транспортного машиностроения.

В-третьих, ввод в эксплуатацию новых транспортных магистралей на порядок расширит бюджетные возможности страны, так как наряду с большими доходами от международного транзита, вполне сопоставимыми с тем, что сегодня страна получает от экспорта нефти и газа, обеспечит доступ к отдаленным и чрезвычайно перспективным месторождениям полезных ископаемых в Сибири, на Крайнем Севере России и Дальнем Востоке, что на порядок увеличит доходы от экспорта сырьевых ресурсов.

В-четвертых, активное использование преимуществ географического фактора – территории России как моста между Европой и Азией – обеспечит более быстрый и безболезненный для страны переход к инновационной экономике, поскольку такой переход не только не повредит сырьевому сектору, но, напротив, будет сопровождаться его одновременным расширением с возможностью дополнительного использования на инновационные нужды возросших доходов от экспорта природных ископаемых.

Развитие северных и арктических регионов становится сегодня важнейшей стратегической задачей страны. На его пути немало сложностей и проблем, как унаследованных из прошлого, так и вызванных особенностями нашего времени. Но они вполне преодолимы. У государства при активном участии всего российского общества есть все возможности выполнить намеченную программу, реализация которой будет способствовать возрождению России как великой морской и полярной державы.

О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИИ В АРКТИКЕ

Александр Леонидович Балыбердин

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА
АДМИНИСТРАТИВНОГО ДЕПАРТАМЕНТА
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ВИЦЕ-АДМИРАЛ ЗАПАСА,
КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА ИМЕЛА И ИМЕЕТ НЕПРЕХОДЯЩЕЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ.
С ЕЕ РАЗВИТИЕМ НЕПОСРЕДСТВЕННО СВЯЗАНО РЕШЕНИЕ ДОЛГОСРОЧНЫХ
ПОЛИТИЧЕСКИХ, ЭКОНОМИЧЕСКИХ, ОБОРОННЫХ И СОЦИАЛЬНЫХ ЗАДАЧ
ГОСУДАРСТВА, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЕГО КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
НА ГЛОБАЛЬНЫХ МИРОВЫХ РЫНКАХ.

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ ОБЯЗАНА ДЕРЖАТЬ АРКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ
ПОД ПОСТОЯННЫМ КОНТРОЛЕМ, ОПЕРАТИВНО РЕАГИРУЯ
НА ВОЗНИКАЮЩИЕ ВЫЗОВЫ И УГРОЗЫ, КООРДИНИРУЯ РАБОТУ
ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ И ОРГАНИЗАЦИЙ
ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ.

Прежде всего следует отметить, что вопросы развития Арктики отнесены к приоритетным направлениям деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, на которую решением Президента Российской Федерации возложена координация деятельности всех федеральных органов исполнительной власти и организаций по реализации стратегии развития этого важнейшего для обеспечения национальных интересов России региона.

Это всецело относится и к реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утверждены Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 года), а также Плана мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утвержден Председателем Правительства Российской Федерации 13 апреля 2009 года).

На заседаниях коллегии в Архангельске в 2009 году, в Мурманске в 2010 году, в Нарьян-Маре в 2011 году неизменно подчеркивалось, что Арктическая зона имела и имеет непреходящее стратегическое значение для обеспечения национальных интересов России. С ее развитием непосредственно связано решение долгосрочных политических, экономических, оборонных и социальных задач государства, обеспечение его конкурентоспособности на глобальных мировых рынках.

Действительно, цена решения проблем обострившихся притязаний на высокоширотную Арктику – и экономическая и политическая – для России исключительно высока.

Природоресурсный атлас Северного Ледовитого океана предопределяет масштабы и значимость проблемы. К этому специалисты добавляют, с учетом геополитического положения России, имеющей самое протяженное побережье в Северном Ледовитом океане, оборонную, стратегическую составляющую.

Исторически арктические ледовые поля, на огромном протяжении припаянные к российским берегам, рассматривались как объект национального героизма на благо России. Как сказал М.В. Ломоносов, Северный Ледовитый океан “есть пространное поле, где усугубиться может Российская слава, соединенная с беспримерной пользой...”

Здесь уместно привести лишь некоторые цифры.

В настоящее время в Арктике производится около 20% валового внутреннего продукта России и около 22% общероссийского экспорта.

В арктических районах сконцентрирована добыча апатитового концентрата, многих стратегически важных цветных и драгоценных металлов (никель, медь, кобальт, вольфрам, ртуть, золото, алмазы и др.).

Здесь производится продукция, обеспечивающая получение около 11% национального дохода России при доле населения, равной 1%.

В российской части Арктики сосредоточено около 1/4 мировых запасов углеводородов, более 70% запасов нефти и свыше 88% запасов газа всех морских акваторий России.

Общая стоимость разведанных и прогнозных ресурсов энергетического и минерального сырья Арктической зоны России превышает 15 трлн долларов. Высокая (десятки – сотни лет) обеспеченность Российской Арктики многими полезными ископаемыми, имеющими огромное значение для страны и в целом для мира, дает веское основание считать, что долгосрочные прогнозы развития России в третьем тысячелетии во многом будут связаны с перспективами промышленного освоения сырьевых ресурсов рассматриваемой территории.

Рациональное использование этих ресурсов без преувеличения является залогом национальной, в том числе энергетической, безопасности Российской Федерации.

В мировой практике уже сегодня объемы добычи нефти и газа на континентальном шельфе достигли 30% от общих объемов и имеют устойчивую тенденцию к дальнейшему росту. За последние 10–15 лет в США, Японии, Южной Корее, Норвегии были созданы глубоководные морские нефтегазовые технологии, позволяющие осуществлять добычу нефти и газа на глубинах моря свыше 2 тыс. м, в условиях сложной погодной и ледовой обстановки.

Активно ведется геологоразведка шельфа, подготовка данных по определению его границ с целью международно-правового закрепления прав арктических государств на разработку разведанных и перспективных месторождений.

В настоящее время только в разработке природных богатств Арктики принимают участие около 70 различных зарубежных фирм и компаний, проявляя особый интерес к Штокмановскому, Приразломному, Ардалинскому, Варандейскому, Ново-Портовскому и другим залежам углеводородного сырья. Для усиления своих позиций при разработке нефтегазовых месторождений на северо-западе России такие иностранные компании, как “Амоко” (США), “Эксон” (США), “Норск гидро” (Норвегия), “Тоталь” (Франция), активно участвуют в конкурсах на право освоения российских месторождений.

Освоение судостроительной промышленностью наших арктических соседей технологии строительства судов ледового класса, их успехи в создании буровых платформ для Арктики не оставляют никаких сомнений в том, что в ближайшие годы этот регион станет местом столкновения глобальных интересов всех приарктических и не только приарктических государств.

За тот же период времени в России на акваториях Баренцева и Карского морей не открыто ни одного нового нефтяного месторождения; на акваториях моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского морей не пробурено ни одной параметрической скважины и также не открыто ни одного нового нефтяного или газового месторождения.

Вместе с тем, как полагают эксперты Международного энергетического агентства и Ассоциации стран Баренцева региона, чтобы победить в конкурентной борьбе со “сверхдешевыми” месторождениями нефти и газа на других континентах и в странах – арктических соседях, России для сохранения нынешних темпов роста экспорта нефти и газа, как и для сохранения ее 35%-ной доли в газоснабжении зарубежной Европы, было бы желательно начать освоение арктических участков континентального шельфа не позднее 2012 года. К сожалению, сегодня мы являемся свидетелями того, что эта планка все дальше и дальше сдвигается в будущее.

Важнейшую роль призвана сыграть в процессе юридического закрепления прав России на Арктический континентальный шельф работа по обоснованию его границ. Как известно, в 2010–2013 годах указанные работы были наконец проведены, а необходимые для этого средства выделены федеральным бюджетом. Сейчас активно идет камеральная обработка полученных научных результатов, по итогам которой будут уточнены реальные сроки повторной подачи заявки в соответствующие структуры ООН.

Необходимо констатировать, что за последние годы произошли существенные сдвиги в оценке влияния освоения Арктики на состояние защиты национальных интересов России в целом.

Это связано прежде всего с резко усилившимся в последние годы вниманием к Арктике со стороны приарктических и не только приарктических государств. При этом речь идет не только об экономических интересах этих государств, но и об их геополитических устремлениях, не всегда отвечающих интересам России.

К таким устремлениям относятся:

- попытки установления Норвегией исключительной юрисдикции на богатые морскими биоресурсами воды, прилегающие к архипелагу Шпицберген;

- попытка Австрии закрепить свой суверенитет над Землей Франца-Иосифа;
- усилия Великобритании, Норвегии и Финляндии по интернационализации трассы Северного морского пути;
- претензии Еврокомиссии, Китая, Японии, Южной Кореи и ряда других стран подключиться к деятельности Арктического совета с правом влиять на его решения в своих интересах.

В этих условиях Морская коллегия просто обязана держать арктические проблемы под постоянным контролем, оперативно реагируя на возникающие вызовы и угрозы.

Более того, не только реагировать, но и предпринимать активные наступательные действия по отстаиванию интересов России в Арктике.

Так, в соответствии с указаниями Президента Российской Федерации летом 2011 года в Нарьян-Маре под руководством секретаря Совета Безопасности Российской Федерации состоялось выездное совещание с участием полномочных представителей Президента Российской Федерации в Северо-Западном, Уральском, Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, а также представителей Правительства Республики Саха (Якутия) и администрации Ненецкого автономного округа.

На борту атомного ледокола “Ямал” на переходе его по трассе Северного морского пути была проведена международная конференция с участием высоких представителей государств – членов Арктического совета. Тема конференции говорит сама за себя: “Северным морским путем – к стратегической стабильности и равноправному партнерству в Арктике”.

Кроме того, в акватории порта Тикси прошло комплексное учение сил и средств единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций по поиску и спасению людей при возникновении чрезвычайных ситуаций техногенного характера регионального уровня.

Следует отметить, что решение о проведении такого учения, анализ итогов которого поможет качественно переработать ряд устаревших нормативных правовых документов в сфере обеспечения безопасности мореплавания в Арктике, было принято на заседании Морской коллегии в декабре 2010 года.

Подписание 12 мая 2011 года по инициативе России и под эгидой Арктического совета первого в истории юридически обязывающего панарктического документа – Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике – делает проведение подобных учений крайне актуальной задачей.

Больших внешнеполитических усилий потребовала работа с Норвегией по разграничению участков акватории и морского шельфа в Баренцевом море.

Аналогичные усилия предпринимаются Правительством России по урегулированию обстановки в акватории близ Шпицбергена, где осуществляется добыча морских биологических ресурсов, а также по развитию добывающего производства на самом Шпицбергене.

Следует отметить, что активно подключаются к участию в освоении Арктики и неарктические государства (Исландия, Швеция, Финляндия, ФРГ и др.).

Различия в экономических интересах государств в Арктике предопределяют, по сути, неизбежность возникновения конфликтных ситуаций, при разрешении которых должна быть обеспечена безопасность морской хозяйственной деятельности Российской Федерации на арктическом направлении.

Решению задач национальной морской политики России призвано содействовать развитие военно-морского потенциала государства. Оно включает участие ВМФ России в стратегическом ядерном сдерживании путем поддержания готовности морских стратегических ядерных сил на уровне, обеспечивающем национальную безопасность.

В целях защиты национальных интересов России в прилегающих к нашему побережью арктических морях продолжается несение боевой службы и боевого дежурства подводными лодками и надводными кораблями из состава морских сил общего назначения Северного флота. Обеспечивается периодическое военно-морское присутствие Российской Федерации в районе Шпицбергена.

При всем этом Россия, естественно, не заинтересована в нагнетании военной напряженности в регионе.

Российские корабли принимают постоянное участие в международных двусторонних учениях с кораблями военно-морских сил Норвегии и США. Участие кораблей и судов ВМФ в указан-



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ "50 ЛЕТ ПОБЕДЫ"

ных мероприятиях в значительной мере способствует улучшению межгосударственных отношений, совершенствованию оперативной совместимости сил флотов арктических государств (что объективно имеет значение в контексте возможного противостояния арктических государств с третьими странами, претендующими на арктические природные ресурсы).

Принятое, несмотря на мировой финансовый кризис, руководством страны решение о сохранении объемов финансирования государственного оборонного заказа в части закупок новых вооружений позволяет рассчитывать на существенное пополнение ВМФ России современными кораблями и подводными лодками.

Особую значимость в юридическом обосновании прав России на континентальный шельф в Арктике сыграли осуществленные в 2005 и 2007 годах комплексные геолого-геофизические экспедиционные исследования на поднятии Менделеева (экспедиция "Арктика-2005") и хребте Ло-

моносова (экспедиция “Арктика-2007”), а также в зоне их сочленения с шельфом морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского. Исследования включали глубинное сейсмическое зондирование, замеры по методу отраженных волн, сейсмоакустическое профилирование, геологическое опробование дна и аэрогеофизические (гравиметрические и магнитометрические) наблюдения в полосе шириной 100 км в масштабе 1 : 1 000 000.

Во время экспедиции 2007 года была усовершенствована методика наледных комплексных геолого-геофизических исследований применительно к ледовым условиям Арктики. Впервые было выполнено сейсмоакустическое и телефотопрофилирование донной поверхности при геологическом опробовании с борта атомного ледокола “Россия”. Разработана технология аэро-



АРКТИЧЕСКИЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ “МОНЧЕГОРСК”



МОРСКАЯ ЛЕДОСТОЙКАЯ СТАЦИОНАРНАЯ ПЛАТФОРМА “ПРИАЗЛОМНАЯ” (ФОТО ГАЗПРОМ)

геофизической съемки в высоких широтах Арктики. Создана аэрогеофизическая лаборатория “МАГНИТ” на самолете типа Ил-18Д, в состав которой вошли магнитометрическая, гравиметрическая и навигационные системы.

Проведена камеральная обработка и получены уникальные материалы, которые доказывают континентальную природу и структурную связь с материковой окраиной поднятий Ломоносова, Менделеева, то есть единство структур поднятий и прилегающего шельфа.

По мнению российских геологов, уже в настоящее время российская позиция по вопросу поднятий Ломоносова и Менделеева вполне обеспечена научными аргументами. Однако, поскольку она базируется на интерпретации компиляционных геофизических данных, российская позиция может быть оспорена. Однозначно ответ на этот вопрос сможет дать только глубоководное бурение в пределах указанных поднятий.

Правительством России поставлены задачи перед Минприроды России и Минобороны России по проведению в 2009–2013 годах дополнительных батиметрических исследований, призванных окончательно сформировать юридическую базу для оформления прав России на Арктический континентальный шельф.

Сейчас указанные работы практически завершены. По предварительной информации, проведенные исследования подтверждают догадки российских ученых и станут фундаментом научного обоснования позиции Российской Федерации по вопросу поднятий Ломоносова и Менделеева.

В работе Морской коллегии значительное место занимает трансконтинентальная система Северного морского пути (СМП). Развитие этой системы способно связать воедино европейские

и дальневосточные морские и речные пути, что значительно снизит транспортные расходы и откроет новые возможности для деловых связей российских и зарубежных партнеров.

Подтверждением этого является восстановленный и увеличивающийся от года к году грузопоток по трассе Северного морского пути. Если в 2010 году по трассам Севморпути было перевезено транзитом около 110 тыс. т грузов, то в 2011 году – уже более 800 тыс. т транзитных грузов и 2,2 млн т грузов внутреннего грузопотока. На 2012 год прогнозируется рост общего грузопотока до 5 млн т, из них половина придется на транзитные грузы.

Государственной Думой в 2012 году принят Федеральный закон “О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути”, направленный на практическую реализацию многих наработок Морской коллегии в этой области.

Вместе с тем следует отметить, что в России не сформирована до настоящего времени потребность в сквозных транзитных перевозках по всей трассе СМП. Сегодня восточный и западный участки СМП эксплуатируются практически автономно, позволяя решать локальные задачи грузоперевозчиков и регионов.

Не проработаны варианты государственно-частного партнерства по развитию структуры СМП, позволяющие видеть перспективу возврата вкладываемых в нее средств.

Основные проблемы использования СМП для международных транзитных перевозок заключаются в быстром старении отечественного ледокольного флота, “сверхвысоких” затратах по проводке судов и необходимости переоборудования арктических портов, поскольку почти все они, кроме Мурманска, Печенги и Салехарда, до сих пор не связаны железными дорогами и нефтепроводами ни друг с другом, ни с остальными регионами России (в отличие от арктических портов Канады, США, Скандинавии).

Развертывание строительства на территории Ямало-Ненецкого автономного округа нового специализированного “газоконденсатного” порта Сабетта предусматривает развитие транспортной инфраструктуры, вследствие чего, выступая на совещании членов Морской коллегии в сентябре 2012 года во Владивостоке, губернатор автономного округа совершенно справедливо поднял вопрос о строительстве не узкоспециализированного порта, а современного многопрофильного морского порта.

Сегодня у России девять атомных ледоколов. Это самый большой ледокольный флот в мире. Правда, три единицы из его состава выработали свой ресурс и выведены из эксплуатации, но при наличии политической воли в ближайшие годы может быть построено еще несколько кораблей подобного класса. И здесь на первое место выходит вопрос перспективного экономического планирования значительных затрат финансовых, материальных и людских ресурсов, предполагающих внедрение механизмов государственно-частного партнерства.

Не меньшее значение для развития региона имеет развитие рыболовства и переработки водных биоресурсов, которые для многих районов Арктики являются жизнеобеспечивающими, формирующими занятость и уровень жизни населения.

Особого внимания в связи с планируемым развитием экономики и транспортной инфраструктуры региона требуют к себе вопросы обеспечения экологической безопасности, направленные на сохранение и обеспечение защиты природной среды Арктики, ликвидацию экологических последствий хозяйственной деятельности человека.

Все большую остроту приобретает вопрос создания комплексной системы мониторинга Арктической зоны, а также единого информационного пространства, позволяющего в реальном масштабе времени отслеживать происходящие процессы и оказывать на них необходимое влияние.

В соответствии с утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации Планом мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу Минрегиону России поручено организовать подготовку государственной программы развития Арктической зоны Российской Федерации как механизма координации мероприятий по развитию указанной территории. Ее разработка вошла в завершающую стадию, но вместе с тем ее запаздывание уже превысило трехлетний рубеж.

Исходя из этого, Морская коллегия практически ежегодно обращает внимание всех заинтересованных органов и организаций на необходимость четкого определения целей и средств их достижения по каждому направлению деятельности, увязки их по срокам выполнения и потребным для этого материальным, финансовым и людским ресурсам.

По мнению коллегии, разрабатываемая программа должна стать программой комплексного развития приморского региона с единым названием Арктика, в который полностью или частично войдут территории Республики Саха (Якутия), Мурманской и Архангельской областей, Красноярского края, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского автономных округов, а также земли и острова, находящиеся под юрисдикцией России.

Иными словами, программа должна представлять собой своеобразный “арктический” срез действующих федеральных целевых программ территориального и отраслевого развития с соответствующим ресурсным обеспечением включенных в нее мероприятий.

АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ – КОМПЛЕКСНОЕ, УСТОЙЧИВОЕ, ДОЛГОСРОЧНОЕ РАЗВИТИЕ

Валерий Вениаминович Гаевский

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



МИНИСТЕРСТВОМ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ЗАВЕРШЕНА ПОДГОТОВКА ПРОЕКТА
СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
И ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ПЕРИОД
ДО 2020 ГОДА. СТРАТЕГИЯ ПОЗВОЛЯЕТ СКООРДИНИРОВАТЬ
В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ И ВРЕМЕННОМ РАЗРЕЗАХ МЕРОПРИЯТИЯ,
ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ СТРАТЕГИЯМИ И ПРОГРАММАМИ РАЗВИТИЯ ОТДЕЛЬНЫХ
СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ И СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ, ИНВЕСТИЦИОННЫМИ
ПРОГРАММАМИ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ, ОПРЕДЕЛЯЕТ ОСНОВНЫЕ
МЕХАНИЗМЫ, СПОСОБЫ И СРЕДСТВА ДОСТИЖЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ
И ПРИОРИТЕТОВ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ.
ЕЕ ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ – КОМПЛЕКСНОЕ УСТОЙЧИВОЕ ДОЛГОСРОЧНОЕ
РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

В системе государственного планирования регионального развития особое место отведено стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации. Это вполне объяснимо: Арктика играет важнейшую роль в экономике России. Здесь создается около 15% ВВП страны, обеспечивается около 1/4 российского экспорта, сосредоточены основные запасы важнейших полезных ископаемых, имеющих определяющее значение для развития национальной экономики.

В частности, именно в Арктической зоне добывается более 80% российского газа; значительная часть российских алмазов, 100% сурьмы, апатита и редких металлов; свыше 95% металлов платиновой группы, более 90% никеля и кобальта, 60% меди. В Арктике добывается более 1/3 рыбы и морепродуктов России, производится около 20% рыбных консервов.

Созданный Россией на арктической территории индустриальный слой и масштабы хозяйственной деятельности значительно превосходят по своему уровню показатели других полярных стран. Здесь высока доля добавленной стоимости добывающих отраслей и предприятий – 60%, в то время как в Гренландии, Норвегии, Швеции, Финляндии, Исландии – не более 15%; на Аляске и в арктической Канаде – около 30%.

В последнее время высокая концентрация геополитических, экономических, оборонных и научных интересов арктических государств к северным широтам, появление новых внешних вызовов и угроз национальной безопасности России в этой части планеты заставили нашу страну более активно искать пути устойчивого развития Арктического региона, защиты государственных интересов.

Министерством регионального развития Российской Федерации в настоящее время завершена подготовка проекта Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (далее – Стратегия). Проект этого документа внесен на рассмотрение в Правительство Российской Федерации, и в дальнейшем предполагается его утверждение президентом страны.

Президентом России в сентябре 2008 года уже утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Подготовленная нами Стратегия – это продолжение намеченного курса системы государственного стратегического планирования Российской Федерации в отношении Арктической зоны.

По сути, Стратегия позволяет скоординировать в территориальном и временном разрезе мероприятия, предусмотренные стратегиями и программами развития отдельных секторов экономики и социальной сферы, инвестиционными программами естественных монополий, определяет основные механизмы, способы и средства достижения стратегических целей и приоритетов развития российской Арктической зоны. Ее основная цель – комплексное устойчивое долгосрочное развитие Арктической зоны Российской Федерации.

Эта цель подразумевает следующие приоритеты:

- а) комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации;
- б) развитие науки и технологий;
- в) создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- г) обеспечение экологической безопасности;
- д) международное сотрудничество в Арктике;
- е) обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

Стратегия исходит из необходимости выполнения Российской Федерацией принятой на себя ответственности за обеспечение устойчивого развития циркумполярного региона в соответствии с решениями Арктического совета, Совета Баренцева/Евроарктического региона, дру-

гих международных организаций, учитывает двусторонние соглашения России с приарктическими государствами.

В реализации Стратегии макрорегиона ставка должна быть сделана на программный подход, и Минрегионом России подготовлен проект подпрограммы “Создание институциональных условий для комплексного экономического и социального развития Арктической зоны Российской Федерации на 2013–2020 годы” в рамках разрабатываемой госпрограммы “Региональная политика и федеративные отношения”. Ожидается, что эта госпрограмма, наряду с другими госпрограммами Российской Федерации, будет утверждена до конца 2012 года.

Формируя проект подпрограммы по Арктике, мы учитывали предложения субъектов Федерации, входящих в состав Арктической зоны, и федеральных органов исполнительной власти. Мероприятия подпрограммы будут способствовать совершенствованию системы государственного управления Арктической зоной Российской Федерации, обеспечению комплексного развития макрорегиона и территорий, входящих в его состав, увеличению темпов роста объемов несырьевого и высокотехнологического экспорта товаров и услуг, произведенных в северных широтах, а также производительности труда на предприятиях Арктической зоны, решению проблем и трудностей социально-экономического развития северной части нашей страны.

А так называемых минус-факторов в развитии Российской Арктики немало, имею в виду:

- наименее благоприятные природно-климатические условия с распространением вечной мерзлоты, чем определяются повышенные затраты на строительство жилья, промышленных и инфраструктурных объектов, а также высокий уровень затрат на оплату труда;
- низкую плотность населения, значительные расстояния между населенными пунктами и малую численность населения в большинстве из них;
- значительные межрегиональные и межмуниципальные различия по степени экономической активности и уровню жизни населения;
- невысокий уровень технического совершенства авиационной и наземной транспортной инфраструктуры;
- моноотраслевой характер экономики и слабую диверсификацию ее структуры;
- низкий уровень развития малого и среднего предпринимательства;
- невысокую степень инновационной активности и незначительное присутствие высокотехнологических видов деятельности;
- неразвитость в большинстве регионов Арктической зоны инженерной, социальной и транспортной инфраструктуры, наличие ветхого жилья и изношенных коммунальных сетей;
- технологическую изолированность энергосистем отдельных регионов Арктической зоны от единой энергосистемы России.

На решение этих и других проблем социально-экономического развития Арктической зоны России и приарктических субъектов Федерации и направлена разработанная нами подпрограмма. В самом общем виде можно сказать, что ее реализация предопределяет переход к инновационному сценарию развития Арктической зоны Российской Федерации, основанному на оптимистических оценках развития ключевых отраслей и секторов арктической экономики.

В рамках подпрограммы предполагается также разработка и принятие программ комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий, включая схемы морского акваториального (пространственного) планирования.

Кроме того, не стоит забывать, что целый ряд вопросов социально-экономического развития Арктики решается в рамках действующих федеральных целевых программ: ФЦП “Мировой

океан”, ФЦП “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)”, ФЦП “Развитие гражданской морской техники” на 2009–2016 годы, ФЦП “Глобальная навигационная система” и др.

Последовательная реализация действующих и разработанных на перспективу программ должна оказать комплексное положительное влияние на обеспечение национальной безопасности, укрепление международного авторитета Российской Федерации, успешное социально-экономическое развитие российской Арктической зоны.

Мы ставим перед собой следующие целевые ориентиры к 2020 году:

- не менее чем полуторакратное увеличение вклада Арктической зоны Российской Федерации в валовом внутреннем продукте страны и в структуре экспорта;
- рост удельного веса региональной наукоемкой инновационной продукции (и услуг) как в общем объеме продаж внутри России до 20–25%, так и в экспорте – до 15–20%;
- возрастание удельного веса региональных предприятий, постоянно внедряющих организационные инновации, до 15%, а технологические – до 10%;
- ежегодное привлечение не менее 3–5 рублей частных инвестиций на каждый вложенный в развитие Арктической зоны рубль из федерального бюджета и бюджетов приарктических субъектов Российской Федерации;
- ежегодный прирост рабочих мест в приарктических субъектах на уровне, превышающем 7–10%;
- снижение уровня общей безработицы в 1,75–2 раза;
- рост удельного веса молодых (до 39 лет) специалистов, имеющих высшее или среднее профессиональное образование, до 35%;
- рост конкурса в региональных учебных заведениях до 3 человек на место;
- увеличение коэффициента изобретательской активности до 5;
- снижение количества преступлений наполовину;
- полное удовлетворение физиологических потребностей каждого жителя Арктической зоны Российской Федерации в животных белках;
- приращение минерально-сырьевой базы Российской Федерации за счет разведки углеводородных ресурсов Арктического континентального шельфа на 15–20%;
- разработка технологий и начало промышленного освоения Арктического континентального шельфа.

Очевидно, что поставленные цели амбициозны, и они в полной мере отвечают намерениям России укрепить свои позиции в Арктической зоне. Перспективные задачи и Стратегия ее развития должны быть адекватны современным вызовам и целям усиления России по периметру северных границ.

ПРИШЛО ВРЕМЯ ОБЖИВАТЬ СЕВЕР

Александр Сафронович Матвеев

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ КОМИТЕТА
СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ПО ФЕДЕРАТИВНОМУ
УСТРОЙСТВУ, РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ,
МЕСТНОМУ САМОУПРАВЛЕНИЮ И ДЕЛАМ СЕВЕРА,
ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР



СЕГОДНЯ СОВЕРШЕННО ОЧЕВИДНО, ЧТО В СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РОССИИ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ И БОЛЕЕ ОТДАЛЕННУЮ ПЕРСПЕКТИВУ ВОПРОСЫ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ И СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ОБЪЕКТИВНО БУДУТ ЗАНИМАТЬ ОСОБОЕ МЕСТО. РОССИЙСКИЙ СЕВЕР – ЭТО ПОИСТИНЕ УНИКАЛЬНЫЙ И ГРОМАДНЫЙ РЕГИОН, ЗАНИМАЮЩИЙ БОЛЕЕ ДВУХ ТРЕТЕЙ ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ И ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ЖИЗНЕННО ВАЖНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ЗОНОЙ.

ПЛЮС К ЭТОМУ – ВОЗРАСТАЮЩЕЕ ВНИМАНИЕ ВСЕ БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА СТРАН К АРКТИЧЕСКОМУ РЕГИОНУ. БЛАГОДАРЯ ЗНАЧЕНИЮ ДЛЯ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ ОГРОМНОГО РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА, ВЛИЯНИЮ НА КЛИМАТ И ЭКОЛОГИЮ ВСЕЙ ПЛАНЕТЫ, СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПОЛОЖЕНИЮ, АРКТИКА ЗАНЯЛА ВЕДУЩЕЕ МЕСТО КАК В МЕЖДУНАРОДНОЙ ПОЛИТИКЕ, ТАК И В СФЕРЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРИОРИТЕТОВ МНОГИХ ГОСУДАРСТВ. ИНТЕРЕС К АРКТИКЕ ПРОЯВЛЯЮТ УЖЕ НЕ ТОЛЬКО СЕВЕРНЫЕ СТРАНЫ, НО И ГОСУДАРСТВА АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА. А С УЧЕТОМ ТОГО, ЧТО ДВЕ ТРЕТИ УГЛЕВОДОРОДОВ АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА НАХОДЯТСЯ ИМЕННО В РОССИЙСКОМ СЕКТОРЕ, ПОЯВЛЯЕТСЯ НЕМАЛО ЖЕЛАЮЩИХ “ОТОДВИНУТЬ” РОССИЮ И ЗАНЯТЬ ЕЕ МЕСТО В ЭТОМ РЕГИОНЕ. ПОЭТОМУ УРОВЕНЬ И КАЧЕСТВО ПРИСУТСТВИЯ РОССИИ В АРКТИКЕ И ОБУСТРОЙСТВА СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ ИМЕЮТ ОСОБЕННО АКТУАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ.

Сегодня исключительно важно определиться со стратегией социально-экономического развития Российского Севера. В прошедшей истории политика государства по отношению к северным территориям характеризовалась понятиями “покорение”, “завоевание”, “освоение”. Представляется, что теперь, в XXI веке мы должны ставить задачу создания современных цивилизованных условий труда и быта населения. Надо обживать эту территорию, как говорится, всерьез и надолго.

В то же время мы не можем говорить о парадигме обживания Севера и Арктики без детального исследования того, для чего и во имя чего необходимо решать проблему обживания этого сурового субрегиона нашей страны. Следовательно, нужно показать роль и значение для России не только его природно-ресурсного потенциала, но и накопленного опыта по заселению за годы освоения, а не только покорения этого “северного безмолвия”. Необходимо показать, что этот субрегион является в стратегическом плане опорой России и к его устойчивому развитию нельзя подходить с позиции, которую до сих пор декларируют некоторые либеральные политики и экономисты, что Север нам не нужен, нужны только его природные ресурсы.

Принципиальное значение имеет научно обоснованное понимание унаследованного от прошлого состояния и особенностей сложившейся структуры экономики, степени освоения территорий, демографической ситуации, социально-культурных особенностей населения, его мобильности. Это далеко не формальный момент, ибо без четкого выявления характера такой зависимости никакой новой реальной парадигмы обживания Севера не создать.

Российский Север традиционно играет исключительно важную роль в развитии отечественной экономики. Во многом это обусловлено значительной концентрацией природно-сырьевого потенциала: на высокоширотные территории приходится около 80% всех российских полезных ископаемых. В прибрежной Арктической зоне залегают ресурсы минерального и углеводородного сырья мирового значения.

Особенностями минерально-сырьевой базы этого макрорегиона являются ее комплексность, высокая концентрация и безальтернативность. Комплексность обусловлена тем, что она формируется за счет целого ряда полезных ископаемых, эффективная разработка которых предполагает их совместное использование путем развития горно-металлургических, химических и сопряженных с ними производств. Высокая концентрация – тем, что полезные ископаемые залегают преимущественно в виде крупных месторождений, сосредоточенных в относительно небольших зонах. Безальтернативность – тем, что в контексте долгосрочного развития большинство видов сырья, добываемого на Севере, не может быть заменено продукцией, произведенной в других районах страны или приобретаемой по импорту.

На Севере производится около 1/5 российской промышленной продукции, в том числе 60% продукции добывающих отраслей, 7% продукции обрабатывающих отраслей и более 12% производства и распределения электроэнергии, газа и воды.

На Крайний Север приходится подавляющая часть экспортных ресурсов страны. В 2010 году его доля в российском экспорте составила более 24%, здесь было добыто 93% газа, 76% нефти, 10,5% угля, 50% деловой древесины, выловлено 68% рыбы. Особое значение в экономике страны и ее экспортном потенциале играют предприятия цветной металлургии, расположенные в высокоширотных зонах. Здесь добывается 100% российских алмазов и платиноидов, 90% никеля и меди и 63% золота.

Колоссальны потенциальные возможности Северного морского пути. Согласно расчетам Минтранса России, грузопоток Северного морского пути к 2020 году возрастет до 64 млн т, а к 2030 году – до 85 млн т. Для сравнения: в 2010 году общий грузопоток по Севморпути составлял 1,8 млн т.

В связи с обострением экологических угроз все более важную роль играет экологический потенциал Севера. Российская Арктика и Крайний Север – это около трети экологически чистой территории мира, которая играет важнейшую роль в производстве кислорода, необходимого всей планете. На его территории сосредоточен значительный объем мировых запасов питьевой воды.

Специфическая роль Крайнего Севера в социально-экономической системе состоит в том, что он является традиционным местом проживания уникального этноса – коренных малочисленных народов Севера, государственная поддержка которых обусловлена культурными, политическими, социальными и экологическими факторами.

Учитывая современный уровень развития производительных сил и потребности в сырьевых ресурсах, есть все основания утверждать, что роль северных регионов и арктических территорий в развитии экономики России будет возрастать: источники сырьевых ресурсов в средневропейской части России, на Среднем и Южном Урале истощаются. Возобновление экономического роста и развитие предприятий перерабатывающих отраслей западных и южных регионов приведет к расширению спроса на сырье, добываемое на Крайнем Севере.

В среднесрочной перспективе на севере и северо-востоке планируется интенсивное развитие перерабатывающих производств, а также создание новых предприятий по добыче и переработке природного сырья на основе реализации значительного числа крупных инвестиционных проектов. Предполагается также развитие транзитного потенциала Российского Севера и Арктики путем формирования транспортных и торговых узлов Транссиба и Северного Урала, восстановления Северного морского пути, обеспечивающих интеграцию страны в мировую экономику.

Одной из важнейших глобальных характеристик экономики Крайнего Севера является то, что она складывается под воздействием двух противоречивых факторов. С одной стороны, добывающая промышленность является важнейшей составной частью экономической системы любой северной страны и обеспечивает весомую часть ВВП и налоговых поступлений. С другой стороны, организация жизни и производства на Севере, и особенно в Арктической зоне, является чрезвычайно затратной. Балансировка между этими двумя факторами и обуславливает основные черты экономики мирового Севера. Формально на самом высоком уровне признается, что Север и Арктика играют важнейшую роль в решении фундаментальных проблем развития человечества.

“Наши северные регионы, – отметил Президент Российской Федерации В.В. Путин на заседании Президиума Государственного совета Российской Федерации при обсуждении вопроса “Об основных направлениях государственной политики в отношении северных территорий Российской Федерации”, – обладают уникальными природными ресурсами. Здесь проходят перспективные транспортные транзитные коридоры, в которых задействованы и российская и мировая экономика. Но реализовать этот потенциал можно лишь при наличии грамотной долгосрочной политики на северных территориях страны”.

Индустриальное освоение Арктики и Крайнего Севера и формирование пространственной экономической структуры началось тогда, когда, с одной стороны, в основе размещения производства нередко лежали внеэкономические соображения, а с другой – экономика Севера формировалась как часть единого народно-хозяйственного комплекса.

В дальнейшем поспешная и непродуманная рыночная трансформация привела к разрыву хозяйственных связей и финансовому неблагополучию большинства предприятий Крайнего Севера, часть из которых свернула свою деятельность, а часть – стали устойчиво убыточными и не обладали необходимыми средствами для развития. Дополнительное негативное воздействие оказал

экономический кризис 2008–2009 годов. До настоящего времени доля убыточных предприятий во многих северных регионах выше, чем в среднем по России.

Усилился моноотраслевой характер экономики Крайнего Севера. При этом происходит быстрый рост удельных затрат на поддержание достигнутого уровня добычи природного сырья и освоение новых месторождений. Углубление сырьевой специализации привело к обострению проблемы развития минерально-сырьевой базы. В связи с сокращением масштабов финансирования геолого-разведочных работ за счет бюджетных ассигнований в 1990-х – начале 2000-х годов прирост запасов полезных ископаемых серьезно отстал от динамики их освоения и до настоящего времени полностью не восстановился.

В результате таких “рыночных реформ” более всего пострадала социальная сфера северных территорий. Важнейшей особенностью экономики Крайнего Севера является ее “островной” характер, обусловленный тем, что строительство экономических и социальных зон осуществлялось вокруг градообразующих предприятий, как правило далеко расположенных друг от друга. Упадок таких предприятий означал упадок и всех систем жизнеобеспечения, прежде всего малых северных городов и поселений.

Будущее многих северных моногородов вызывает большую тревогу. Особенно тех, которые создавались на базе месторождений углеводородного сырья. Часть этих месторождений уже вступает в фазу падающей добычи, они иссякают. И проблема занятости населения таких городов будет очень острой.

В то же время практика показала, что наиболее эффективной и устойчивой формой организации жизнедеятельности в условиях Севера и Арктики являются такие крупные территориально-производственные комплексы, как Норильский горно-металлургический комбинат на севере Красноярского края, Апатиты в Мурманской области, алмазодобывающий комплекс в Якутии и ряд других. Эти комплексы, как и сопряженная с ними социальная сфера, с меньшими потерями “пережили” рыночные трансформации и последующие экономический и финансовый кризисы. Это еще раз подтверждает необходимость комплексного подхода при освоении и обживании арктических территорий.

Традиционная слабая транспортная инфраструктура, накладываясь на “островную” пространственную структуру, порождает сложный комплекс проблем функционирования производства и социальной сферы. Основная часть энергоресурсов поступают в Арктику и на Крайний Север через северный завоз, имеющий сезонный характер, что требует создания специальной логистической инфраструктуры. В советский период северный завоз осуществлялся на основе централизованного планирования, за доставку грузов отвечали централизованные ведомства и специальные организации. Рыночные отношения потребовали формирования нового организационного механизма северных поставок. Однако к настоящему времени эффективная модель такого механизма так и не создана.

В последние несколько лет Комитетом Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов, а теперь Комитетом Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера на различных парламентских мероприятиях рассмотрены состояние и проблемы практически всех аспектов социальной сферы Крайнего Севера и Арктики. Этот анализ и сделанные выводы показывают, что по многим социальным показателям – уровню обеспеченности социальной инфраструктурой, ее состояния и качества, в том числе в образовании, здравоохранении, жилищно-коммунальном хозяйстве, – положение во многих, а в ряде случаев в большинстве северных и арктических районов значительно хуже, чем в целом по России.

Северные районы недостаточно обеспечены лечебно-профилактическими учреждениями непосредственно в местах проживания населения, низок уровень их оснащенности и состояния ма-

териально-технической базы. На 15% по сравнению с 1990 годом в целом по северным районам сократился показатель обеспеченности больничными койками. В ряде территорий только 30–35% амбулаторных учреждений оснащено медицинским оборудованием в соответствии с установленными нормативами. Значительная часть помещений, в которых находятся учреждения здравоохранения, требует капитального ремонта.

В северных регионах отмечается высокий уровень заболеваемости населения, ограниченность доступа к медицинской помощи для жителей удаленных районов, неблагоприятные условия жизни коренных малочисленных народов. Климатический фактор, полярная ночь и полярный день неблагоприятно влияют на здоровье населения. Поэтому общий уровень заболеваемости населения здесь выше среднероссийских показателей в 1,2 раза. До 70% детей, проживающих в северных регионах, имеют отклонения в состоянии здоровья.

Слаба материально-техническая база образовательных учреждений, особенно в отдаленных районах, в том числе низок уровень их обеспеченности учебно-лабораторным оборудованием, приборами, информационно-вычислительной техникой и т.п. Только половина из них имеет все виды благоустройства, многие находятся в аварийном состоянии, не отвечают требованиям противопожарной безопасности и сейсмостойкости. На 12% по сравнению с 1990 годом сократился уровень охвата детей дошкольными образовательными учреждениями. В то же время особенности функционирования социальной сферы северных территорий очень слабо учитываются в проводимых реформах здравоохранения и образования.

В большинстве районов Крайнего Севера и Арктики велик объем ветхого и аварийного жилья, в ряде поселений его доля достигает 70%, значительная часть жилых домов остаются неблагоустроенными. По данным Росстата, при среднем по России удельном весе ветхого и аварийного жилья 3,1% в Архангельской области этот показатель составляет 7,9, Ненецком автономном округе – 9,4, Республике Саха (Якутия) – 15,1, Чукотском автономном округе – 5,7%.

На большей части арктической территории низок уровень благоустройства жилого фонда. Так, в городах и поселках Республики Саха (Якутия) только чуть больше половины жилого фонда, а в Ненецком автономном округе менее 40% оборудовано водопроводом, канализацией, горячим водоснабжением. В ряде территорий остро стоит проблема теплоснабжения и обеспечения населения водой питьевого качества. Нарастающее обветшание жилого фонда и коммунального хозяйства требует существенно более высоких затрат на капитальный ремонт, что может привести к еще более высокой стоимости жилищно-коммунальных услуг.

Все это приводит к тому, что уровень и качество жизни населения большинства северных территорий остается более низким, чем в других регионах страны. Реальные ежемесячные денежные доходы в расчете на душу населения почти в половине субъектов Российской Федерации, территории которых полностью или частично отнесены к районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям, ниже аналогичного среднего показателя по России.

Обострились в последние годы вопросы правовой защищенности коренных малочисленных народов Севера. Говоря об этом, необходимо иметь в виду, что сами коренные народы, приспособившись к экстремальным природно-климатическим условиям, выработали такой механизм воспроизводства своих общностей, создали такой уклад жизни и культуру, которые находились и должны находиться в органической взаимосвязи с окружающей природной средой, позволяли получать все необходимое для своего жизнеобеспечения, не нарушая хрупкого равновесия северного мира.

Соприкосновение с развитым индустриальным обществом нарушило это равновесие. В районах проживания коренных малочисленных народов ухудшились условия жизни и труда аборигенно-

го населения, нарушен экологический баланс территорий, произведено отчуждение земель традиционного природопользования под промышленное использование, что приводит к утрате традиционных видов хозяйствования, культуры, родных языков, оказывает крайне неблагоприятное влияние на здоровье коренных малочисленных народов и создает проблемы в сфере трудовой занятости.

Ситуация с обеспечением прав коренных малочисленных народов усугубляется тем, что в последние годы в отраслях природопользования все более широко внедряются элементы рыночных экономических отношений, таких как: платность использования природных ресурсов, аукционное или конкурсное распределение земельных, лесных, рыбопромысловых участков и охотничьих угодий, квот и разрешений на добычу или заготовку тех или иных видов природных ресурсов и т.д. При этом не учитываются или недостаточно учитываются права коренных малочисленных народов, которыми они раньше пользовались, и особенности их традиционного образа жизни и традиционной хозяйственной деятельности.

Эти и другие проблемы и диспропорции, накопившиеся в Арктике и на Крайнем Севере, снижают эффективность экономики и социальной сферы северных территорий и повышают ее неустойчивость.

Сложившаяся система государственного регулирования экономических отношений федерального центра и северных территорий нацелена преимущественно на решение краткосрочных и локальных проблем, а не на структурную перестройку и адаптацию северных территорий к рыночным условиям. Крайне узкие возможности прямой бюджетно-финансовой поддержки, низкая эффективность механизмов государственного содействия экономическому развитию и активизации инвестиционной деятельности, недоучет в процессе распределения финансово-инвестиционной помощи природно-климатических и социально-экономических особенностей "консервируют" социально-экономические проблемы Российского Севера и чреватые угрозой подрыва ресурсного потенциала дальнейшего развития национальной экономики.

Следует отметить, что утвержденные Правительством России в последние годы стратегии развития Сибири, Дальнего Востока и Байкальского региона, а также Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу и ряд других программных документов основаны на новых социально-экономических реалиях. В то же время их практическая реализация разворачивается медленно. Кроме того, объективные природно-климатические и социально-экономические различия территорий на этих огромных пространствах настолько велики, что указанные документы не могут учитывать всех особенностей северных и арктических районов.

В связи с этим по-прежнему актуальной остается необходимость как разработки новой концепции социально-экономического развития Крайнего Севера, так и скорейшего утверждения стратегии развития Арктической зоны.

В этих документах в том числе должны быть отражены основные направления государственной политики в демографической сфере и в области обеспечения трудовыми ресурсами территорий Севера. Что к ним относится?

Первое. Реперной точкой (точкой отсчета) государственной демографической политики и политики формирования трудового потенциала северных территорий должен стать переход от политики освоения к политике обживания. В этом случае речь идет не просто об освоении топливных и сырьевых ресурсов за счет пришлого населения для внешних потребителей, а о создании общих социально-экономических условий жизни самих северян.

Ключевым должно стать понятие "обживание территорий". Оно предполагает присутствие на северных территориях, кроме наиболее экстремальных районов Арктики, постоянного населе-

ния с использованием разнообразных источников жизнеобеспечения и исторически сложившихся очагов жизнедеятельности. При этом основными движущими силами развития становятся интересы и потребности в рамках территориального разделения труда и эквивалентного товарообмена. Задача непростая и без активной роли государства не может быть решена.

Второе. Смена парадигмы развития северных территорий предполагает изменение условий и порядка формирования трудовых ресурсов. Суть в переходе от их использования к воспроизводству. Задача эта комплексная. Она включает в себя самые различные меры: от компенсации населению повышенных материальных и физических затрат в связи с проживанием и работой в неблагоприятных природно-климатических условиях Севера и Арктики – другими словами, обеспечение нормального воспроизводства рабочей силы, до совершенствования отраслевой и профессиональной структуры занятых в экономике, системы образования, повышения квалификации, подготовки и переподготовки кадров.

Необходимо решить проблему стимулирования граждан, привлекаемых на работу в арктические районы Российской Федерации. В этих целях должна быть создана система экономических и социальных стимулов. Необходимо законодательно установить стандарт условий трудовой деятельности на Крайнем Севере и в Арктике, который должен быть обеспечен работодателем, в том числе по созданию инженерной и социальной инфраструктуры, жилья как в опорных населенных пунктах, так и в местах временного нахождения работников (вахтовые поселки).

Третье. Необходимо радикальное реформирование системы северных гарантий и компенсаций. Направленность его можно определить так: еще какое-то время, до выхода на траекторию сбалансированного развития, придется сохранять районные коэффициенты и стажевые надбавки и другие так называемые льготы для всех работников независимо от форм собственности хозяйствующих субъектов. Далее применение коэффициентов и надбавок может быть гарантировано только для бюджетного сектора. В сфере производства предстоит переход к формату и механизмам социального партнерства работников и работодателей.

Вместе с тем пересмотр северных гарантий и компенсаций требует упорядочения районирования территорий Севера. Как известно, сейчас многие районы, отнесенные к Крайнему Северу и приравненным местностям, строго говоря, таковыми не являются, нет и закона “Об Арктической зоне Российской Федерации”, которым должны быть установлены границы российских арктических территорий и особенности регулирования их освоения и обживания.

Проблема эта давно назрела. Ее решение имеет принципиальное значение для формирования трудовых ресурсов и жизнеобеспечения населения северных территорий. Эта система должна действовать на территориях с действительно дискомфортными природно-климатическими условиями, для чего необходим закон о районировании территории Арктики и Севера.

Четвертое. Первоочередное значение должны иметь вопросы охраны окружающей среды. Активное хозяйственное развитие Севера и Арктики должно быть обусловлено комплексным использованием ее природно-ресурсного потенциала с учетом специфики природопользования в этом регионе. При этом на первом месте должны стоять проблемы сохранения окружающей природной среды Арктики и обеспечения баланса между необходимостью использовать и защищать природу.

Все это означает, что необходима новая поселенческая и градостроительная политика на северных территориях, политика инновационного типа. Силуэты и ее основные параметры реализуются с разной долей эффективности в Республике Саха (Якутия), и прежде всего в проекте “Комплексное развитие Южной Якутии”.

Целью государственной политики в отношении коренных малочисленных народов Севера должно стать обеспечение их устойчивого социально-экономического развития в рыночных условиях, содействие в возрождении самобытной культуры этих народов путем совершенствования нормативно-правовой базы по вопросам их жизнедеятельности и оказания им экономической поддержки.

В условиях интенсивного промышленного освоения полезных ископаемых в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока, многие из которых планируется добывать на землях, где ведут традиционный образ жизни и традиционное природопользование коренные малочисленные народы Севера, важно законодательно закрепить права этих народов на учет их интересов при отводе земельных участков под лицензионные разработки недр, на обязательное проведение этнологической экспертизы и возмещение ущерба, нанесенного традиционному образу жизни и исконной среде обитания коренных малочисленных народов в результате деятельности хозяйствующих субъектов.

Говоря о правовом обеспечении защиты исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, необходимо обратить внимание на то, что Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу “улучшение качества жизни коренного населения и социальных условий хозяйственной деятельности в Арктике” отнесено к перечню стратегических приоритетов Российской Федерации в Арктике, а “обеспечение рационального природопользования в местах компактного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов, сохранение культурного наследия и языков, народно-художественных промыслов, связанных с развитием туризма, в том числе экологического” – к основным мерам в области социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Опираясь на известные принципы обеспечения устойчивого развития северных территорий и обязательные требования по созданию высококачественной среды обитания северян, необходимо форсировать разработку локальных систем расселения и документов градостроительного планирования в каждом арктическом районе.

Комитетом Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов в 2009 году была одобрена выполненная в Российской академии архитектуры и строительных наук заслуженными архитекторами России Н.В. Сухановым и Э.П. Путинцевым научно-исследовательская работа “Концепция расселения и развития жилища во вновь осваиваемых районах Арктики и Крайнего Севера”. В основе этой концепции лежат комплексные схемы территориального планирования северных субъектов Российской Федерации и проекты локальных систем расселения.

При этом следует руководствоваться принципами формирования устойчивых градостроительных систем на основе применения новых прогрессивных приемов и методов обустройства этих территорий, обеспечивающих сбалансированность техногенных нагрузок и природоохранных требований, повышение качества среды обитания как для коренного, так и для вновь прибывающего населения.

СЦЕНАРИИ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Алексей Михайлович Коновалов

ДИРЕКТОР ЦЕНТРА "МИРОВОЙ ОКЕАН"
ФГБНИУ "СОВЕТ ПО ИЗУЧЕНИЮ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ" (СОПС)
МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ И РАН,
РУКОВОДИТЕЛЬ СЕКЦИИ ПО ВОПРОСАМ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА
НАУЧНО-ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА МОРСКОЙ
КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК



АРКТИКА В ЦЕЛОМ И ПРИАРКТИЧЕСКИЕ ТЕРРИТОРИИ ВСЕГДА ЗАНИМАЛИ ОСОБОЕ МЕСТО ВО ВНУТРЕННЕЙ И ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ – В ЦЕЛЯХ ЗАЩИТЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ В АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ ГОСУДАРСТВОМ НЕОДНОКРАТНО ПРИНИМАЛИСЬ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ И НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ, А НАЧИНАЯ С 30-Х ГОДОВ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ БЕСПРЕЦЕДЕНТНОЕ ПО МАСШТАБАМ ХОЗЯЙСТВЕННОЕ ОСВОЕНИЕ АРКТИЧЕСКИХ РАЙОНОВ. ПРИ ЭТОМ АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ВСЕГДА ОТЛИЧАЛАСЬ ОТ ДРУГИХ РЕГИОНОВ СТРАНЫ И МИРА, ОБЛАДАЯ ЦЕЛЫМ РЯДОМ СПЕЦИФИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК. ИМИ ОБУСЛОВЛЕНЫ ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В АРКТИКЕ И НА ТЕКУЩЕМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ.

Выстраиваемой в Российской Федерации системе стратегического планирования социально-экономического развития на всех уровнях иерархии государственного управления – федеральном, региональном (и макрорегиональном), местном (локальном) – в качестве неотъемлемого и обязательного элемента выделяется блок прогнозирования. Он включает в себя как минимум долгосрочный прогноз научно-технологического развития Российской Федерации и прогнозы социально-экономического развития России и субъектов Российской Федерации на долго- и среднесрочный периоды. Без прогнозов в принципе невозможно осуществлять какое бы то ни было стратегическое планирование.

При этом в формируемой системе стратегического планирования социально-экономического развития в области морской деятельности России, которая представляет собой “младшую” подсистему общегосударственной системы стратегического планирования и требует увязки с ней, обращает на себя внимание практически полное отсутствие блока прогнозирования. Разработка стратегических и программных решений здесь в редком случае предваряется построением соответствующих прогнозов. В этой связи актуализируется задача разработки прогноза научно-технологического развития морской деятельности Российской Федерации, а также долгосрочных и среднесрочных прогнозов социально-экономического развития морехозяйственного комплекса России и его региональных сегментов.

Естественно, морская деятельность России, в том числе в высокоширотных районах Мирового океана (в частности, в Арктике), не может осуществляться и развиваться в отрыве от общероссийских и глобальных процессов и тенденций. Она органично встроена в систему внутригосударственных и международных взаимодействий, в том числе трансграничных. Основные векторы ее устойчивого развития во многом сонаправлены с внутрироссийскими и глобальными трендами.

Для восполнения существующего пробела центр “Мировой океан” СОПС в инициативном порядке предпринял попытку организовать в 2012 году общественную дискуссию с использованием элементов форсайт-прогнозирования под условным названием “Россия-2050+” на тему “Образ России 2050 года и основные векторы развития до 2070 года”. Актуальность ее проведения во многом продиктована тем, что в настоящее время приоритеты национальной безопасности и социально-экономического развития на федеральном, региональном и местном (локальном) уровнях определены лишь в горизонте среднесрочного прогнозирования, отдельные отраслевые сегменты и срезы – не далее чем до 2030 года. Однако стратегические решения и программные мероприятия требуют выбора и фиксации на гораздо более отдаленную перспективу основных векторов пространственной организации России и морской деятельности нашей страны, зависящих от определения позиции государства в глобализирующемся мире (политические амбиции, международное разделение труда и т.д.) и в пределах своих границ (многофакторное планирование перспективного территориального и акваториального обустройства страны и связанное с ним размещение производительных

сил, включая развитие специализированных кластеров и т.п.). В рамках развернувшейся дискуссии особое внимание акцентируется на следующих вопросах:

- условия и ограничения проектирования образа России 2050 года;
- возможные сценарии развития России до 2050 года с учетом позиционирования нашей страны на мировой арене и в международной системе разделения труда, а также ее восприятия со стороны ведущих держав и активно развивающихся государств;
- модернизация и инновации как механизм реализации активного (инновационного) сценария развития России до 2050 года и основных векторов до 2070 года.

К настоящему времени состоялись два круглых стола. Первый прошел в СОПС 9 февраля 2012 года под председательством Н.Н. Михеевой, В.Л. Глазычева и А.М. Коновалова с широким представительством постоянных партнеров СОПС – ведущих российских академических и научных организаций (ИМЭМО РАН, Института Европы РАН, МГИМО (У) МИД России, Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Дипломатической академии МИД России и др.). Второй состоялся 17 мая 2012 года в Москве в Международном выставочном центре “Крокус-Экспо” под председательством А.В. Баженова, В.Л. Глазычева и А.М. Коновалова с привлечением деловых кругов и государственных финансовых институтов развития (Государственной корпорации “Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)”, Российской венчурной компании, Фонда “Сколково”, ОАО “РусГидро” и др.), с которыми СОПС также взаимодействует на регулярной основе, в том числе по линии секции по вопросам государственно-частного партнерства научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Обобщающие результаты дискуссии планируется подвести осенью 2012 года в рамках специально организованного ситуационного анализа. Некоторые промежуточные итоги и выводы, которые были получены в ходе обсуждения, включают в себя выделение основных трендов и перспектив развития России с горизонтом планирования в 40 и 60 лет.

Заявленные горизонты планирования – 2050 год и основные векторы до 2070 года – объясняются во многом самой спецификой хозяйственной (и морехозяйственной) деятельности, где строительство объектов инфраструктуры и их последующая эксплуатация составляют более 30 лет (порты, суда, корабли, ледокольный флот и т.д.). Если создается объект, жизненный цикл которого превышает 100-летний временной отрезок, то ограничивать планирование его развития периодом в 20–30 лет в определенном смысле безответственно.

Важно отметить, что в странах экономического авангарда существуют стратегические и программные документы до 2050 года. Такова ситуация, например, с развитием производственной инфраструктуры Великобритании, где до 2042 года прописано расходование государственных средств на инфраструктуру в виде погодовой программы, в которую уже сейчас закладываются проекты, финанси-

руемые и частным сектором, а также определяется возврат средств инвестора на период до 30 лет. В США также серьезно изучается вопрос программирования до 2050 года.

О своевременности заявленной темы говорят тенденции сегодняшнего дня в России, когда некоторые государственные корпорации перешли от “короткого” мышления к “длинному” и декларируют подобный переход как явную повестку дня. Иными словами, установление циклов инвестирования и ожидания финансового возврата в горизонте 8–10 лет становится технической нормой и в корпоративном мышлении.

Те же требования к прогнозированию и проектированию предъявлены образовательной сфере, где для кадрового перевооружения страны цикл в 30 лет – это предельный минимум. Планирование результатов в системе образования на перспективу до 2050 года осуществимо только в случае, если уже сейчас начинать менять учебные планы, совершенствовать институциональные структуры и пр. Только тогда на выходе будет накоплен интеллектуальный потенциал и получен человеческий капитал, адекватный для решения тех задач, которые могут обсуждаться в заявленном горизонте планирования.

В целом процесс совершенствования внешней и внутренней (в том числе инновационной) политики любого государства тесно связан с ключевым понятием современности – *конкурентоспособностью*, – которое проявляется на разных уровнях организации и управления, включая высшую степень этой системы – целеполагание. Этот термин используется по отношению к компаниям, секторам экономики, регионам, государствам и группам стран. Интенсифицируется состязательная борьба за пространства и ресурсы, понимаемые в самом широком смысле, начиная от природных (особенно в условиях их вероятного исчерпания) и заканчивая трудовыми, интеллектуальными или транспортно-транзитными, за технологии и инвестиции, за политическое, экономическое и социокультурное влияние. Уместно говорить о конкурентоспособных национальных экономиках, их отраслевых сегментах и региональных срезах, видах деятельности, промышленных предприятиях и отдельных производствах, а также продукции, элементах сервисной экономики и т.д. Однако конкурируют сегодня не только товары и услуги, способы их производства, отдельные компании или даже национальные экономики – идет соревнование между проектами будущего мироустройства, между различными точками зрения на перспективные пути развития, между формами организации глобального управления и принципами взаимодействия среди развитых держав и активно развивающихся государств (например, группы БРИКС), вследствие общей реконфигурации системы международных отношений. Иными словами, стратегии и программы долгосрочного развития должны быть конкурентоспособными. Под этим термином применительно к стратегическим и программным решениям в первую очередь можно понимать гибкость, чувствительность, способность оперативно, своевременно и даже упреждающе, превентивно реагировать на непредвиденные, но постоянно возникающие новые риски, угрозы, вызовы, “джокеры” и неблагоприятные тенденции, размежевание виртуальных опасностей и реальных, наличие непротиворечивой и развитой системы компенсаторов и альтернативных путей конструирования будущего, а также

глубокую и научно обоснованную эшелонированность. При выявлении экстерналий и интерналий целесообразно учитывать, что внешние по отношению к нашей стране факторы и фоны хотя и не совсем предсказуемы, но максимальным образом структурированы, глобальный рынок по многим секторам монополизирован, поделен и в значительной степени регулируем посредством международных договоров, конвенций и соглашений, а также воздействия транснациональных корпораций, чем отчасти обусловлены представленные ниже условия развития нашей страны.

1. Позиционирование Российской Федерации в мире в первую очередь определяется тем фактом, что **наша страна и ее морская деятельность полностью интегрированы в глобальную экономику, политику, культуру**, причем “правила игры” в глобализирующемся мире формировались во многом без участия России. Из этого вывода проистекает множество следствий, однако в рамках подобного условия развития страны важно отметить следующее:
 - 1) России придется преодолевать сегодняшнее идеологическое неприятие государства как субъекта глобальной экономики, что потребует соответствующих изменений во внутренней и внешней политике, социальной психологии, системе образования и воспитания и т.д., а также их правового закрепления (при этом на весь прогнозируемый период Российской Федерации придется выдерживать очень жесткую экономическую конкуренцию);
 - 2) резко актуализируется задача проектирования и создания макрорегиональных трансграничных и международных пространств под крупные транснациональные проекты (в том числе под освоение Арктики и Дальнего Востока, континентального шельфа и т.д.)¹ – это обосновано, в том числе, нехваткой собственного бюджета России и других ресурсов страны для осуществления большинства мегапроектов² (в этой связи необходимо выделить СНГ как приоритетное пространство для развертывания перспективных интеграционных проектов: инфраструктурных, социокультурных, инновационных, природоохранных, научных и т.д.)³;
 - 3) ориентация российского бизнеса на внутренний рынок бесперспективна⁴: решение все более актуализирующейся задачи, связанной с необходимостью реализации продукции за пределами Российской Фе-

1. Такие пространства потребуют проектирования и институционального оформления на политическом, правовом и других уровнях, что, по всей вероятности, станет к концу прогнозируемого периода одной из магистральных проблем международных отношений.

2. Россия испытывает дефицит финансовых ресурсов для строительства даже необходимой транспортной инфраструктуры, включая создание остро востребованных транспортно-логистических магистралей, встроенных в международные транспортные коридоры.

3. В этой связи определяющую роль будет играть степень включенности Российской Федерации в систему глобальных товарных и информационных обменов, инвестиционных, миграционных и инновационных потоков, включая технологические, организационные и институциональные инновации.

4. В первую очередь речь идет об энергетике, в том числе атомной, транспортной системе, телекоммуникационной инфраструктуре (включая информационные технологии).

дерации⁵, потребует принципиальной смены структуры управления и корпоративной культуры – притом что конкуренция толкает к сотрудничеству, в России очень низкая способность вступать в кооперацию, в нашей стране также практически отсутствует традиция инициирования конструктивного и взаимовыгодного взаимодействия в глобальном масштабе.

2. **Использование биосферы** уже сейчас **подходит к критической точке**, что во многом обусловлено дефицитом природных ресурсов и связанной с ним нагрузкой на экосистему при росте народонаселения. Как следствие, к 2050 году в полной мере **проявятся ограничения ресурсного, экологического и демографического⁶ планов**. Экологический фактор вообще представляется исключительно значимым императивом XXI века в русле общей экологизации международного правосознания, а государства, не соблюдающие природоохранных требований и стандартов, не только не могут претендовать на равноправный статус с другими экологически ответственными державами, вставшими на путь устойчивого развития, но и вполне закономерно испытают на себе действие соответствующих ограничений, сначала технологических, экологических, а следом и международно-правовых, вплоть до политических или экономических санкций.
3. **Лидерство США сохранится и к 2050 году**. Соединенные Штаты уже сейчас находятся в преимущественном положении относительно других стран, например по демографическому потенциалу и по множеству других параметров. Другое дело, что к их уровню развития приблизится еще множество стран вследствие активного формирования пост-американского мира. Миф экономического доминирования постиндустриального мира, то есть стран экономического авангарда, над остальным человечеством уже сейчас показывает свою несостоятельность. Настолько большое число государств с примерно одинаковым потенциалом уже появляется в числе основных игроков мирохозяйственных процессов, что вообще актуальность разговоров о мировом господстве какой-то страны отпадает в силу его технической неосуществимости. Как следствие, повестка дня в мировой политике будет совершенно иная. Продолжится экономический и военный рост Китая и его закрепление на втором после США месте⁷. Проблемы в Европе останутся, но Евросоюз, скорее всего, сохранится.

4. **Ядро нового технологического уклада составит симбиотическое развитие междисциплинарных и конвергентных технологий** на базе перекрестного использования в различных сочетаниях достижений в области новейших био-, инфо-, когно- и нанотехнологий, а также в отдельных других областях науки и техники, не относящихся сейчас к числу системообразующих. Они станут движущей силой инновационного технологического рывка, переводя социально-экономическое развитие (и в том числе морскую деятельность) на принципиально новый виток устойчивого роста. Ключевыми драйверами станут био- и нанотехнологии, системы искусственного интеллекта и глобальные информационные сети. Практические достижения в перечисленных конвергентных направлениях ознаменует появление принципиально новых товаров и услуг, в том числе морского происхождения и назначения, а также создание под них соответствующих общественных потребностей. Для продукции, услуг, сфер их производства и потребностей, порожденных предыдущими укладами, останутся только нишевые рынки. Страны, которые успеют своевременно завершить процесс перехода своих экономик к воспроизводственной системе, основанной на технологиях нового уклада, и, соответственно, будут обладать всеми правами на ключевые, стержневые, критические технологии, приобретут возможность извлекать со всего мира своеобразную “технологическую ренту”. Другими словами, давление техносферы усилится и с позитивной, и с негативной стороны. Однако в глобализованном мире, в котором превалирует свободная и ничем не ограниченная конкуренция, производство технологий становится своего рода производством общественных благ, что экономически далеко не всегда оправданно. Как результат, инновационно ориентированные субъекты глобальной экономики, пройдя пик в своем развитии, предпочитают сосредотачиваться на борьбе с догоняющими конкурентами, а не на новых технологических прорывах.
5. **Сохранится и упрочится практика переустройства государств** на общемировом пространстве – государству как современному институту предъявлены задачи и требования эффективности, результативности, ответственности и т.д. При этом оно уже во многом не всегда адекватно в поддержании и развитии тех сфер жизнедеятельности, за которые старается отвечать последние два века (а именно образование, здравоохранение, пенсионная система). То, что сегодня началось применительно к малоприятным режимам-изгоям, по всей вероятности, к 2050 году станет таким же нормальным процессом, как сегодня внешнее управление для фирмы, банкротство и переустройство компаний путем слияний и поглощений.
6. **Освоение новых сред следует считать перспективным направлением в развитии странового потенциала** и воспринимать не только как путь к собственной эффективности государства, но и как способ выстраивания определенного глобально-

5. Сейчас инвестиции в создание действительно нового российского продукта минимальны, поскольку, как правило, внутренний рынок мал, чтобы вернуть затраченные капиталовложения.

6. Неконтролируемый прирост населения в мире, с одной стороны, и демографический кризис в России – с другой. К 2050 году, по прогнозам демографов, должен остановиться рост населения планеты, что чрезвычайно важно по многим причинам.

7. Китай не будет представлять никакой специальной агрессивной силы, готовой поглотить территорию России до Урала. Вся история китайской цивилизации показывает, что она чрезвычайно интровертна и занята самой собой, хотя могла еще в XV веке завоевать мир без всяких усилий – настолько она в техническом и отчасти культурном развитии опережала всех остальных.

го политического мироустройства. Речь идет прежде всего о Мировом океане, полярных зонах, а также ближнем космосе. По сути, помимо доосвоения немногочисленных нетронутых районов континентальной части Земли, лишь Мировой океан и особенно его высокоширотные районы (в первую очередь Арктика) представляют собой последний резерв расширения человечеством физического пространства своего обитания и жизнедеятельности.

7. В первом приближении **место России в мире** сегодня **экономически соответствует доле нашей страны в общей численности населения планеты**. Прежде всего, в общемировой ВВП и в увеличение численности населения вклад России составляет порядка 2%. Научно-технический потенциал вдвое ниже – 0,95%. Политически место России непропорционально высокое, что объясняется двумя факторами: наличием ядерного оружия и постоянным членством в Совете Безопасности ООН, которое дает право вето. По всей вероятности, такие диспропорции должны как-то выровняться: либо политический вес снизится до экономических и других возможностей государства, либо будет совершен прорыв в освоении нового (может быть, более значимого) политического места, поскольку и ядерное оружие не останется таким же весомым фактором, каким оно выступало в прошлом, и место постоянного членства в Совете Безопасности ООН, и сам институт Совета Безопасности на перспективу 2050 года отнюдь не гарантированы. **Сегодняшнее состояние России и ее авторитет в мире держится на пяти столпах** – это ядерное оружие, углеводороды, место в десятке самых крупных по населению стран, а также общая площадь территории в 17 млн кв. км и культурный авторитет⁸. При этом главной опорой, безусловно, останется культурный потенциал нашей страны – исключительно творческий характер самого населения⁹. **Центральная проблема России – территориальная целостность страны**. Из нее вытекают ограничения, связанные с тем, что освоить территорию собственными средствами России будет крайне затруднительно, с одной стороны, а по мере обустройства начнут расти настроения в пользу автономизации – с другой. Один из пу-

тей преодоления обозначенных ограничений – заложить в прогноз идеи управляемой федерализации иммиграции¹⁰ (причем Россия здесь может выступить глобальным регулятором народонаселения).

8. **Производительные силы и уровень их развития уже сейчас вступают в конфликт с потребностью общества**¹¹. Однако мировая экономика настолько инерционна, что ее переход в качественно новое состояние может занять при благоприятном стечении обстоятельств столетие, поскольку в базовых отраслях добывающей промышленности заняты сотни миллионов жителей планеты. Произвести подобную перестройку – это колоссальный по масштабу институциональный сдвиг.
9. **Разделение труда в международном масштабе приобретет совершенно иной характер**: если сейчас в среднем в валовом продукте мира материальное производство составляет примерно всего 35%, то к 2050 году эта доля сократится предположительно до 15%. По-видимому, разделение труда будет наиболее интенсивно охватывать интеллектуальную сферу. Какие это приобретет формы – крайне трудно сказать, поскольку нематериальное производство вообще очень сильно локализовано и, как правило, услуги потребляются там, где и производятся. Однако постепенно начинает утверждаться практика трансграничного сотрудничества в области нематериальных индустрий и отдельных сервисов. Все это также говорит о формировании и в какой-то степени преобладании нового формата в международном сотрудничестве, опирающегося на полифункциональность созданного информационного и коммуникационного глобального пространства, сильно определяющего и сегодняшнее сознание человека, и организацию хозяйственной деятельности.
10. **Интеллектуальный потенциал станет основным предметом усиления глобальной конкуренции**. Человеческий капитал уже стал одним из главных и наиболее динамично развивающихся современных рынков, которого в явной форме 20–25 лет назад не существовало. Соответственно, кто успеет создать адекватные институты его воспроизводства (хотя бы системы подготовки кадров), тот и обретет глобальную конкурентоспособность¹².
11. Деиндустриализируясь по собственному сценарию, **наша страна искусственно ограничила и резко сузила пространство доступной наукоемкой продукции**. Россия в самом ближайшем будущем рискует лишиться возможности самостоятельно

8. Совершенно очевидно, что ядерное оружие не будет играть к 2050 году никакой роли, либо мир погибнет вообще. Углеводороды также не будут иметь существенного значения, как и сырье в целом. Борьба за сырьевые ресурсы – это атавизм XV века. В нынешней экономике – это считанные проценты валового продукта, и к прогнозируемому периоду эта проблема выйдет в разряд третьестепенных. Что касается населенческого потенциала страны, то, скорее всего, России придется покинуть десятку лидеров. Относительно площади территории стоит исходить из того, что она сохранится, иначе придется делать сценарий совершенно другого рода. Россия останется государством площадью 17 млн кв. км, и это будет, возможно, ее самым важным глобальным конкурентным преимуществом.

9. Этот факт имеет свою причину не столько в специальных формах российского образования, сколько в крайне сложной внутренней социальной среде, где нет такой жесткой зарегулированности, как на Западе. Именно поэтому люди уже в быту вынуждены в целях элементарного выживания постоянно принимать творческие решения. И это развивает в российском человеке особые свойства – склонность к инновациям, глобальное видение, креативное начало и т.п., которые особенно ценятся, когда наши соотечественники выезжают за пределы родины.

10. Здесь следует задаться вопросом о наиболее желательных путях происхождения возможного импорта населения – будет ли его источник находиться в Китае, мусульманских странах или же в государствах евро-атлантического сообщества.

11. Например, двигатель внутреннего сгорания и углеводородное сырье, на котором он работает, морально устарели. В этой связи отнюдь не случайно встает вопрос о переходе на возобновляемые источники энергии.

12. Доктрина Китая последних 20 лет – программа 7-39-и-250 университетов – это лобовая реализация такого подхода.

- производить самолеты, вертолеты и поезда, а скоро и военную технику, как она сейчас уже не в состоянии создавать автомобили, электронику, мобильные телефоны. Вместе с тем у Российской Федерации есть свои ярко выраженные конкурентные преимущества и технологические заделы как в военно-промышленном сегменте экономики, так и в сугубо гражданских сферах, в том числе привнесенные из оборонно-промышленного комплекса в рамках его реконверсии и диверсификации. Большинство из них вполне наукоёмки и высокотехнологичны, а значит – конкурентоспособны на мировых рынках. В целом приоритетами выступают базовые мультиплицирующие макротехнологии – в мире их порядка 50. Из них 46 владеют семь высокоразвитых держав. Россия на период до 2050 года могла бы поставить задачу приоритетного развития по 12–16 макротехнологиям, в том числе сгенерированным в морехозяйственном комплексе и для него, причем уже до 2015 года по 5–7 перечисленным суммарный уровень знаний способен приблизиться к мировому, если не превзойти его (судостроение, космическая связь, экраноплано- и гидросамолетостроение, энергетическое машиностроение, нанотехнологии морского назначения и применения и т.д.). При этом самые перспективные технологические инновации находятся на стыке нескольких отраслей морехозяйственного комплекса или их сопряжения с неморскими видами деятельности, что требует меж- и мультидисциплинарных НИОКР. Некоторые из них страна не утратила со времен Советского Союза, другие обрела уже в постперестроечное время.
12. **Уже в самое ближайшее время случится глобальный общесистемный кризис**, обусловленный кризисом во всех без исключения базовых видах человеческой деятельности: познании, обучении, производстве, управлении и игре.
 13. **Российские технологические решения, которые находятся за актуально видимым горизонтом технологического развития, невозможно внедрить в технологически и экономически отстающие системы российского бизнеса.** Для их приживления жизненно необходимо преобразовывать весь бизнес, всю технологическую цепочку. В этой связи встает вопрос о готовности государства в партнерстве с частным бизнесом осуществлять подобную модернизацию, ведь новые технологии важны не сами по себе, а как средства производства продуктов и услуг нового класса, которые без них невозможно создать.
 14. Отдельные коррективы в совершенствовании системы управления и регулирования социально-экономического развития Российской Федерации, безусловно, будут наблюдаться, однако кардинальных изменений до 2050 года не произойдет в силу абсолютной инерционности и консервативности всего института безотносительно к лицам, которые оказываются на вершине пирамиды власти.
 15. К прогнозируемому периоду **произойдет полное раскрытие, закрепление в массовой психологии и институциональное оформление процессов, которые в настоящее время могут быть зафиксированы в виде микротенденций**, таких как маятниковая миграция, феминизация, создание мультиязычных локальных сетевых сообществ, не привязанных к определенной территории, на основе общности разделяемых интересов и т.д.

С учетом перечисленных выше вероятных трендов вырисовываются некоторые *возможные сценарии для России с горизонтом планирования 2050 и 2070 годы.*

 - I. Россия – поставщик относительно качественного человеческого материала для мировой системы разделения труда. *Сценарий автоматически реализуется при пролонгации и экстраполяции сегодняшних трендов: сохранение существующей мировой финансовой системы, доминирование США и Китая, ориентация Российской Федерации на экспорт ресурсов как основной источник доходов.*
 - II. Радикальная этическая революция, заключающаяся в принципиальном отказе от значительного количества элементов сегодняшнего комфорта, в первую очередь технологического характера, что потребует совершенно другой, нетехнократической инженерии. Подобный вариант означает переход в иную этическую систему, сопровождаемый реконструкцией всей технологической базы страны. *Однако этическая революция, с точки зрения ряда экспертов, маловероятна, особенно в течение ближайших 10 лет, поскольку существующие в этических нормах социума соответствующие тенденции не носят глобального масштаба.*
 - III. Сценарий, ориентированный на сбалансированную модель развития, предполагающий развитие мощного индустриального сектора в сочетании с активным продвижением институциональных, организационных и технологических инноваций. *При этом контрольный параметр для такой сложной организованной страны, как Российская Федерация, – территориальная целостность государства!*

Следовательно, процесс моделирования и проектирования образа будущей России задается иерархией целей, в которой ведущей на сегодняшний день и перспективу 2050 года следует считать сохранение территориальной и экономической целостности и независимости страны при всех имеющихся (отмеченных выше) внутренних и внешних ограничениях и вызовах, а это есть путь хозяйственного освоения территорий и акваторий. Под освоением понимается включение в хозяйственный оборот самого широкого диапазона ресурсов (природные невозобновляемые и возобновляемые, логистические, интеллектуальные (человеческий капитал) и др.).

В этой связи развитие Российской Федерации должно осуществляться в формате международного сотрудничества и кооперации с учетом освоения новых сред и пространств, в первую очередь нацеленных на образование устойчивых форм международного партнерства. В частности, такой под-

ход означает активное развитие приморских территорий и прибрежных акваторий. В итоге необходимо ставить вопрос о новом принципе пространственной организации государства в целом. Точнее, жизненно **необходимо активное внедрение на базовом системном уровне идеи полифункционального пространства**, позволяющей увеличить степень свободы жизнедеятельности человека, уже ориентированного современной виртуальной средой на многофункциональный и многозначный мир с возможностью мгновенного перехода из одного качественного состояния в другое¹³. Именно за счет новых свойств пространственной организации, которые открывает полифункциональный подход, появляется возможность перевести на означенную модель страну, покрыв ее макрорайонами (в том числе трансграничными), объединенными в первую очередь общностью географического расположения, хозяйственной и морехозяйственной деятельности, требованиями ко всем видам инфраструктуры: транспортной, энергетической, сервисной, информационно-телекоммуникационной и социальной. Это своего рода мягкий режим модульного реформатирования¹⁴. Организованные подобным образом полифункциональные (макро)регионы будут направлены на создание нового формата территории или акватории, а в самом общем случае – пространственной организации России в целом¹⁵. Тем самым в результате будет создана органично сочетающаяся с внешними условиями и отвечающая специфике современного сознания человека комфортная среда для проживания. Одним из основных условий достижения означенного результата станет активное использование интеллектуального потенциала и человеческого капитала, ориентированных на сбалансированную модель развития государства.

В зависимости от того, как скоро будет решен вопрос реализации инфраструктурных, социокультурных, природоохранных, инновационных, научных (и не только) проектов на территории Российской Федерации (точнее, как будут решены проблемы отраслей, которые уже в сегодняшней экономике бессмысленны и представляют собой ярко выраженный атавизм, который существует до сих пор, так как под него выстроена вся институциональная среда), раньше или позже произойдет усложнение системы. Следовательно, необходимо говорить, в первую очередь, о системных инновациях, которые потребуют новой технологической политики и соответствующего развития отвечающих требованиям времени производительных сил.

13. Человечество сейчас идет по пути постепенного перехода физического пространства из линейной системы в нелинейную (в частном случае, наиболее распространенном, – в сетевую). Такую трансформацию уже претерпели информационные и коммуникационные системы (навигаторы, почта, Интернет и т.д.). В инфраструктурном обеспечении хозяйственной деятельности страны таких изменений еще не произошло. Например, в транспорте существует жесткая привязка к дорогам, как раньше стационарный телефон был привязан к будке.

14. Модульный подход (который возможен, в том числе, через практическую имплементацию современных механизмов макрорегионального районирования) определяет развитие территорий и акваторий в соответствии с их особенностями в контексте *общей темы безопасности* (социально-экономическая эффективность государства в этом случае имеет подчиненное значение).

15. Человек уже подготовлен психологически и частью сервисов к полифункциональной психологии и организации жизни/среды. В этом смысле физический мир отстает от психологии, ожиданий и возможностей самого человека.

В свете сказанного выше альтернативные пути развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) могут быть раскрыты как минимум в двух сценариях (инерционном и инновационном), которые различаются характером гипотез, принятых при формировании прогнозных социально-экономических тенденций, внешними и внутренними факторами и ограничениями, в том числе случайными. При их построении учитывались сценарные условия функционирования экономики Российской Федерации, основные параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов, Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов, Показатели уточненного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2011–2013 годы и сценарные условия для формирования вариантов социально-экономического развития в 2012–2014 годах, разработанные Министерством экономического развития Российской Федерации и одобренные Правительством Российской Федерации, а также сценарии, сформированные структурами Арктического совета, в частности Scenario Narratives Report “The Future of Arctic Marine Navigation in Mid-Century”, и другие аналогичные материалы.

Основными внешними факторами, которые оказывают существенное влияние на развитие АЗРФ в прогнозный период, выступают степень включенности макрорегиона в систему глобальных товарных и информационных обменов, инвестиционных, миграционных и инновационных потоков, включая технологические, организационные и институциональные инновации; конъюнктура мировых рынков энергоносителей; связи с российскими интеллектуальными и промышленными центрами; общая макроэкономическая ситуация в Российской Федерации; поведение российских и иностранных ресурсных корпораций. Ключевыми внутренними факторами рассматриваются динамика природно-ресурсного и человеческого потенциала; уровень развития институциональной среды и институциональной инфраструктуры (включая механизмы координации/согласования интересов и стимулирования/мотивации всех субъектов арктической политики Российской Федерации); структурные сдвиги самой экономики арктических территорий России; инфраструктурная обеспеченность; транспортная доступность; внутренняя и внешняя связность территорий; сложившаяся система расселения; демографическая и этнокультурная ситуация. Среди случайных факторов выделяется возможность стихийных бедствий, природных катаклизмов, техногенных аварий; гонки вооружений; непреднамеренной, случайной, катализирующей войны; террористических актов; открытия новых месторождений стратегического сырья; стремительный темп глобальных климатических изменений.

Инерционный сценарий отражает пролонгацию действующих в настоящий период тенденций и основывается на консервативных оценках прогнозного роста ключевых показателей АЗРФ. Предполагается, что темпы роста валового продукта входящих в АЗРФ территорий (принимаются для 2012–2020 годов ниже среднероссийских, определенных в Концепции долгосрочного социально-экономическо-

го развития Российской Федерации на период до 2020 года), реальных подушевых доходов населения, бюджетных доходов будут следовать в русле тенденций, сложившихся в АЗРФ в последние годы перед мировым кризисом 2008–2010 годов, а ожидаемые структурные сдвиги в арктической экономике будут происходить медленно.

В условиях непоследовательной реализации документов стратегического планирования, промедления в решении ключевых задач достаточно высока вероятность реализации именно инерционного сценария развития, основные характеристики которого определяются параметрами инерционных трендов. Прогнозно-аналитические исследования и расчеты показывают, что совокупное понижательное воздействие макроструктурных факторов, определяющих трендовую динамику со стороны конечного спроса, достаточно значимо и оценивается на долгосрочную перспективу в 1,5–2,3 процентных пункта снижения темпов роста валового продукта входящих в АЗРФ регионов. Эта общая оценка включает:

- 0,2–0,4 процентных пункта вследствие замедления сырьевого экспорта;
- 0,5–0,8 процентных пункта как результат замедления динамики мировых цен на сырьевые ресурсы;
- 0,3–0,5 процентных пункта вследствие замедления динамики потребительского кредитования;
- 0,5–0,6 процентных пункта вследствие опережающего роста импорта.

Таким образом, в рамках инерционного сценария неизбежно постепенное снижение темпов экономического роста. К тому же в этом случае смещения пропорций трансграничного обмена товарами и услугами в сторону высокотехнологичной компоненты не ожидается. Аналогично доминирующим общероссийским трендам произойдет постепенное снижение темпов прироста частных инвестиций в социально-экономическое развитие АЗРФ.

Средний темп прироста импорта составит к 2020 году 11,9%, а в 2025–2030 годах – 5,2%. При этом динамика экспорта будет сталкиваться с объективными ограничениями по сырьевым ресурсам. В структуре вывозных потоков не произойдет существенных изменений, в связи с чем доля продукции глубокой переработки возрастает незначительно, консервируя сырьевую ориентацию АЗРФ в системе международного разделения труда, а соответственно, полупериферийный глобальный политический статус России в целом. В результате темпы прироста регионального экспорта продуктов и услуг станут значительно ниже темпов прироста ВВП.

В этом случае удержать даже существующее внешне-торговое сальдо АЗРФ весьма затруднительно. Экстраполированный на 2020 год темп роста экспортных поставок промышленной продукции глубокой переработки, характерный для 2000–2010 годов и находящийся несопоставимо ниже темпа роста аналогичного импорта, предопределяет необратимую утрату высокотехнологичных перерабатывающих производств и окончательное сырьевое закрепление АЗРФ в субрегиональной системе разделения труда.

Доля перевозок внутренних и внешнеторговых грузов флотами под Государственным флагом Российской Федера-

ции, приписанными к портам арктических морей, снизится до 2%. Стагнация судостроительной отрасли в совокупности с потерями на фрахте обусловит к 2020 году недополучение федеральным бюджетом значительных средств. Невысокие темпы обновления рыбопромыслового флота спровоцируют снижение добычи водных биоресурсов до рекордно низких показателей. В промышленном рыболовстве сохранится и даже усугубится низкая межотраслевая конкурентоспособность, что предопределяет низкую рентабельность и дефицит внутренних финансовых ресурсов. Как следствие, неизбежная кризисная адаптация на фоне сохраняющейся низкой производительности труда станет причиной перехода к истощительным режимам использования водных биоресурсов и тем самым обусловит их деградацию. В конечном итоге такая тенденция с неизбежностью выльется в существенное сокращение численности занятых в промышленном рыболовстве и при прочих равных условиях – к росту дифференциации населения приарктических территорий по уровню доходов и к росту социальной напряженности. Среднедушевое потребление рыбопродукции упадет с сегодняшних 10 кг на человека в год до 8 кг (при физиологической норме 23 кг). Добычу углеводородных запасов континентального шельфа будут осуществлять иностранные кампании, что выразится в снижении доходов государства от реализации природных ресурсов. Северный флот утратит свои функции по обеспечению национальной безопасности и стратегического сдерживания, что существенно ослабит позиции России на международной арене.

В результате социальная и технологическая неоднородность экономического пространства, то есть масштабы разрывов в экономике АЗРФ – по уровню социально-экономического развития приарктических субъектов Российской Федерации, по технологическому состоянию различных видов экономической деятельности, – останутся практически неизменными или усугубятся. Это означает, что в рамках инерционного сценария стратегические целеустановки, ориентированные на развитие, осуществить не представляется возможным. Весьма проблематичной выглядит даже попытка решить текущие (тактические) задачи.

Из всей совокупности крупных проектов национального и мирового значения в зоне Арктического шельфа будут реализованы лишь некоторые проекты, причем значительно позднее, чем предполагается. Остальные проекты по причинам недостаточного финансирования со стороны федерального бюджета и крупных отечественных и иностранных корпоративных инвесторов будут отложены за прогнозный период.

Потеря численности ввиду оттока трудоспособного населения и пенсионеров будет продолжаться. Рост безработицы по методологии Международной организации труда (МОТ) в арктических регионах будет доходить до 12–14%. Контрасты между развитием динамичного западного и депрессивного восточного секторов АЗРФ существенно возрастут.

Инновационный сценарий основан на оптимистических оценках развития ключевых отраслей и секторов арктической экономики с учетом реализации основных инвестиционных проектов. Он исходит из гипотезы

возможности реализации всего намеченного плана стратегических решений в предельно благоприятных внешних и внутренних условиях – при высоких мировых ценах на энергоносители, динамичном развитии национальной экономики, успешно осуществляемой модернизации предприятий базового, инфраструктурного и сектора услуг в арктических регионах в направлении постиндустриального уклада и экономики, основанной на знаниях. Реализация инновационного сценария базируется на мощном притоке инвестиций посредством привлечения средств отечественных и иностранных корпоративных инвесторов, ресурсов институтов развития.

Темпы развития АЗРФ будут выше среднероссийских за счет реализации нескольких крупных промышленных и транспортных проектов. Предполагается радикальная модернизация Северного морского пути и наращивание грузооборота на нем до 30–35 млн т ежегодно.

Реализация инновационного сценария предполагает создание адекватной институциональной среды, опережающее развитие элементов сервисной экономики, промышленной, транспортной, энергетической инфраструктур, производств глубокой переработки природных ресурсов, нацеленных на получение продукции с высокой добавленной стоимостью, активное внедрение технологических, организационных и институциональных инноваций. У АЗРФ есть свои ярко выраженные конкурентные преимущества в области высоких технологий.

Так, например, со снятием ограничений по точности разрешения (определения) координат объектов с помощью российской Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) новые горизонты открываются на рынке запусков коммерческих спутников. Спектр потенциальных потребителей их услуг включает в себя предприятия морского и речного транспорта, высокоточной геологоразведки, геодезии и картографии. Система обладает рядом конкурентных преимуществ перед зарубежными аналогами.

У региональных предприятий имеется ряд научно-технических заделов, не имеющих столь качественных аналогов в мире, таких, например, как экранопланы и другие высокоскоростные амфибийные транспортные средства на динамической и статической воздушной подушке (включая суда на воздушной подушке, плавающие амфибии с колесным или гусеничным шасси, платформы на воздушной подушке: самоходные, буксируемые, ледокольные, технологические; гидросамолеты-амфибии, экранопланы-амфибии, самолеты с шасси на воздушной подушке), а также гидросамолеты, самолеты и вертолеты морского базирования.

В Кольском научном центре Российской академии наук имеются перспективные наработки, связанные с использованием нанотехнологий и высокотехнологичных материалов в морехозяйственном комплексе. Возможности перехода к инновационному использованию водных биологических ресурсов на базе развития биотехнологий и схем безотходной переработки морепродуктов, включая генетические ресурсы и биотехнологии, в первую очередь открываются именно в Арктической зоне Российской Федерации, обладающей значительным научным потенциалом. Таким образом, выделяется спектр перспективных технологиче-

ских инноваций, способствующих реализации инновационного сценария, включая:

- создание и развитие сети технопарков морских технологий глубокой и безотходной переработки водных биоресурсов (включая недоиспользуемые и нетрадиционные виды гидробионтов) и морских генетических ресурсов (в том числе водорослей), ориентированных на выпуск рыбопродукции, биоактивных веществ и добавок, ферментативных белковых гидролизатов, лекарственных лечебно-профилактических средств и других товаров марки премиум;
- внедрение энергоэффективных и ресурсосберегающих технологий в морехозяйственные комплексы приарктических субъектов Российской Федерации;
- использование возобновляемых источников энергии, в том числе морского происхождения: ветровой, циркуляционной океанической, волновой, планетарной гравитационной (приливы и отливы), обоснование целесообразности и оценку перспектив внедрения в региональную энергосистему приливных электростанций с применением гидротурбин ортогонального типа, ветропарков, прибрежных и океанических ветровых установок, спар-буев, офшорных плавучих ветряных генераторов, волновых электростанций, экспериментальных установок на основе использования температурного градиента океанской воды и плавучих гидротермических электростанций, осмотических электростанций, а также разработку технологий производства биотоплива из морских водорослей;
- внедрение новых технологий и материалов в морехозяйственный комплекс Российской Федерации, включая нанотехнологии, информационные технологии, высокотехнологичные материалы и другие технологические инновации.

В целом к основным и перспективным направлениям научно-технического прогресса в высокоширотных районах Мирового океана, в первую очередь в Арктике, относятся:

- 1) *разработка, экспериментальное и промышленное внедрение технологий добычи, переработки и транспортировки ранее недоступных для массового освоения природных океанических ресурсов* (добыча полезных ископаемых на континентальном шельфе, на дне Северного Ледовитого океана и в его недрах, в пелагиале открытого моря за пределами зон национальной юрисдикции, в экстремальных климатических условиях и на больших глубинах, опреснение воды и т.д.);
- 2) *производство энергии* путем использования неисчерпаемых источников и действия микроорганизмов для создания нетрадиционных способов ее получения;
- 3) *строительство и использование искусственных островов, установок и сооружений, прокладка подводных кабелей и трубопроводов по морскому дну;*
- 4) *симбиотическое развитие био-, нано- и информационно-коммуникационных технологий* (формирование информационной гиперсети);
- 5) *комплексная автоматизация и дистанционное управление производственными процессами* на базе ми-

- кроэлектроники, наносистем, прецизионных технологий и микропроцессорной схемотехники;
- б) *совершенствование и повсеместное внедрение калс-технологий* для создания и научно-технологического сопровождения продукта на протяжении всего его жизненного цикла – от проектирования и производства до послепродажного обслуживания и утилизации (CALS-технологии – аббревиатура от англ. *Continuous Acquisition and Life Cycle Support* – уже сейчас начинают фрагментарно использоваться в судостроительной промышленности нашей страны; можно ожидать их дальнейшего развития в появлении, условно говоря, метакалс-технологий – если калс-технологии воплощают посредством информационных систем стандарты, в которых даны описания всех этапов жизненного цикла, то метакалс-технологии реализуют в компьютерных программах стандартные требования к самим стандартам);
 - 7) *развитие марикультуры, селекция, генетическое конструирование и выращивание водных биоресурсов с заданными характеристиками;*
 - 8) *создание новой перспективной эргономичной и безопасной техники, в том числе энергонасыщенной, мультифункциональных и новых (“умных”) материалов, изменяющих свои физические свойства при изменении окружающих условий и созданных с применением интеллектуальных компьютерных систем;*
 - 9) *формирование и развитие сложных систем, обеспечивающих процессы моделирования климата и способствующих выяснению стрессовой экологической ситуации, а также взаимодействия между антропогенными и природными системами;*
 - 10) *разработка комплексных интегрированных схем планирования развития приарктических городов и регионов, совершенствование управленческих и организационных подходов к управлению социально-экономическим развитием (управление рисками, самоорганизующиеся и самовосстанавливающиеся системы) с повышенным доверием к системному моделированию и симуляционным расчетам;*
 - 11) *внедрение технологий устойчивого развития, учитывающих совершенствование управления природными ресурсами и состоянием окружающей среды, устранение негативных последствий научно-технического прогресса, использование нетрадиционных (альтернативных) ресурсосберегающих источников энергии.*

Можно выявить 10 общих перспективных приоритетных направлений научно-технического прогресса, влияющих на социально-экономическое развитие Арктики, которые, в свою очередь, можно разделить на две группы. В первую попадают те (1–7), которые определяются кластерным взаимосвязанным характером (кластер здесь – совокупность сопряженных между собой технологий, универсальных по своему принципу и обладающих высоким потенциалом создания новой продукции многоотраслевого назначения).

Формирование второй группы (8–10) научно-технологических приоритетов обусловлено потребностями общественного развития.

1. Информационные и коммуникационные технологии, а здесь миниатюризация конструкций, усложнение информационных систем, масштабное расширение полос передачи информации, мобильный доступ к сетям, создание дружественного для пользователя информационного окружения, разработка искусственного интеллекта и т.д. Все перечисленные направления *окажут революционное влияние на информационное обеспечение устойчивого развития Арктики.*
2. Наука о генах, геновая инженерия, биотехнологии, завершение программирования генома человека, а здесь новые методы терапии и диагностики заболеваний, переход от “биохимии” к “фармогенетике”, *конструирование и выращивание биоресурсов для промышленного производства с наперед заданными характеристиками, переход к инновационному использованию генетических биоресурсов на базе биотехнологий и схем безотходной переработки морепродуктов, технологии получения полезной продукции из отходов базовых рыбоперерабатывающих производств, а также из неиспользуемых или нетрадиционных видов гидробионтов (в том числе биоактивных веществ, ферментативных белковых гидролизатов, лекарственных лечебно-профилактических средств и т.д.).* Использование действия микроорганизмов для создания альтернативных источников энергии, в том числе для экологически чистого топлива, использование микроорганизмов в гидрометаллургии для “выщелачивания” ценных металлов. Переход от прежде довлеющих “технотронных” аспектов жизнедеятельности к биологическим. Геномика, нутригеномика, протеомика, системная биология, биоинформатика и другие научные дисциплины, ДНК-чипы, медицинские микророботы, выращивание органоидов, таргетированная доставка лекарств, создание электронно-информационных “профилей” пациентов, генетическое “картирование” и прочие подобные перспективные технологии должны открыть новый этап развития биомедицины, что *чрезвычайно актуально для Арктики.* Следует отметить, что самые прорывные направления инспирируются разработками в области биологии (наноструктурированные биоматериалы, биомолекулярные двигатели, самогенерирующие искусственные системы, чипы с биомолекулами, чипы на ДНК и протеинах).
3. Наука о наносистемах и прецизионных технологиях, а здесь производство и обработка сверхмалых объектов и молекулярных архитектур с новыми свойствами (пленки атомарных размеров, ультраточные приемы горизонтального и вертикального структурирования материалов, пограничные слои и поверхности, технологии “самосборки”, имплантаты, микропроникающая хирургия, искусственные антитела, новые лазеры и др.), что *окажет серьез-*

ное влияние на социально-экономическое развитие арктических геотерий.

4. Новая перспективная эргономичная и безопасная техника, в том числе высокоскоростные амфибийные транспортные средства на динамической и статической воздушной подушке (включая суда на воздушной подушке, плавающие амфибии с колесным или гусеничным шасси, платформы на воздушной подушке: самоходные, буксируемые, ледокольные, технологические; гидросамолеты-амфибии, экранопланы-амфибии, самолеты с шасси на воздушной подушке) для развития транспортной системы регионов Крайнего Севера. Спектр ее применения широк и включает в себя как минимум несколько направлений: (1) грузопассажирские перевозки между населенными пунктами, не связанными наземной инфраструктурой, в целях повышения скорости и транспортной доступности приарктических территорий; (2) обеспечение круглогодичной навигации в суровых климатических условиях, каботажное плавание, организация транспортного сообщения между отдаленными районами на трассе Севморпути, в том числе для оказания первой медицинской помощи, доставки стратегических грузов, а также вывоза ценных видов сырья с малым удельным весом (рудные концентраты редких металлов, алмазы и алмазная крошка и т.д.); (3) обеспечение потребностей разведки и разработки углеводородных месторождений на континентальном шельфе Российской Федерации в Арктике, включая обслуживание буровых платформ (транспортировка необходимых грузов и персонала), сбор и доставку буровых кернов в места лабораторных исследований; (4) осуществление спасательных операций, оказание помощи терпящим бедствие (вследствие природных и антропогенных катастроф) судам, кораблям, подводным лодкам, летательным аппаратам и приводившимся космическим объектам; (5) предотвращение и быстрое реагирование на угрозы различного характера с морских направлений, защита Государственной границы Российской Федерации в Арктике, предупреждение террористических актов на море и прочих угроз национальной безопасности в Северном Ледовитом океане. Кроме того, компьютеризированные системы мониторинга перевозок с применением спутников, системы измерений и контроля, способствующие выбору оптимальных характеристик эксплуатации технических средств, промышленные роботы и манипуляторы, обладающие искусственным зрением, воспринимающие речевые команды, программируемые и быстро приспосабливающиеся к изменяющимся условиям.
5. Освоение прогрессивных технологий, включая изготовление моделей и прототипов с помощью стереолитографии, позволяющей создавать высокоточные функциональные физические модели, мембранные технологии, основанные на применении специальных материалов, осуществляющих избирательное поглощение и выделение определенных химических веществ, плазменные технологии, технологии обработки металлических и неметаллических материалов с использованием импульсных нагрузок и сверхвысоких давлений, технологии с использованием радиационной обработки полимерных материалов для улучшения их потребительских свойств.
6. Прогрессивные материалы, изготовленные с использованием криотехнологий, то есть multifunctionальные и "умные" материалы с продолжительным сроком службы, возможностями повторного использования и устойчивостью к биоразлагаемости, изменяющие свои физические свойства при изменении окружающих условий и созданные с применением интеллектуальных компьютерных систем, которые призваны обеспечить инновационные преобразования в Арктике. Сюда же следует отнести специализированные конструкционные материалы в так называемом северном исполнении, адаптированные к арктическим условиям, "самосборку" материалов и устройств, материалы, созданные на принципах биомимикрии, биосенсоры, биодетекторы, которые обладают значительным потенциалом дальнейшей коммерциализации.
7. Комплексные и сложные системы, описывающие процессы моделирования климата, состояния стрессовой экологической ситуации, взаимодействия между социальными и природными системами, а также комплексные системы планирования арктических городов и регионов.
8. Науки о накоплении знаний, включая эффективное и широкое применение "мягких" технологий, динамических и дистрибутивных баз данных, новых форм организации бизнеса.
9. Здравоохранение, в котором кардинальные прорывы предвидятся в "тканевой" инженерии, клеточной биологии, создании искусственных органов, ксенотрансплантации, геронтологии, "электронном" здравоохранении. Перемены в образе жизни и культуре питания приведут к появлению новых заболеваний и распространению вновь появившихся их старых разновидностей в более вирулентных формах, что окажет влияние на демографические тенденции в приарктических регионах.
10. Технологии устойчивого развития; учитывающие совершенствование управления природными ресурсами и состоянием окружающей среды, управление рисками и устранение негативных последствий научно-технического прогресса, быстро перестраиваемые и гибкие производственные системы для оптимального управления материальными потоками по ходу полностью автоматизированного производства, системы автоматизированного проектирования и автоматизированных рабочих мест, интегрированные системы управления производством, сохранение устойчивости энергетических систем и внедрения нетрадиционных (альтернативных) ресурсосберегающих источников энергии,

связанных с освоением возобновляемых или неисчерпаемых энергоресурсов, имеющих своим источником энергию Солнца (круговорот воды и водотоки, тепловую океаническую, в том числе за счет температурного градиента воды, ветровую, волновую, собственно солнечную), планетарную гравитационную энергию (приливы и отливы), внутреннюю тепловую энергию Земли (геотермальную), а также с опреснением воды, добычей рудных полезных ископаемых и многокомпонентных образований, включающих железо-марганцевые конкреции, кобальто-марганцевые корки, полиметаллические сульфидные руды и т.д., новые эффективные методы и средства обработки, транспортирования и захоронения радиоактивных отходов, безопасной ликвидации атомных

энергетических установок, оборудование для реакторов на быстрых нейтронах, воспроизводящих в процессе работы ядерное топливо, а также высокотемпературных ядерных энергетических установок многоцелевого назначения.

Для решения задач модернизации экономики и социальной сферы АЗРФ на инновационной основе резко актуализируется проблема использования потенциала перспективных форм пространственной организации экономики, государственных нефинансовых институтов развития (особых экономических зон, региональных кластеров, зон опережающего развития, центров трансфера технологий, технопарков, центров содействия энергоэффективности, бизнес-инкубаторов, промышленных парков и т.д.), а также инновационной инфраструктуры в целом.



Леонид Иванович Сарин
Директор

В 1981 году окончил Новосибирский электротехнический институт. После службы в рядах Советской армии 13 лет работал в Сибирском НИИ энергетики, на базе которого в 1989 году создал и возглавил лабораторию композиционных резистивных материалов. С 1991 года занимает нынешний пост.

СЕВЕР НАШЕЙ СТРАНЫ – ЭТО БЕЗГРАНИЧНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РОССИИ. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРОИЗВОДИМОЙ ООО “БОЛИД” ПРОДУКЦИИ СПОСОБСТВУЕТ СОЗДАНИЮ УСЛОВИЙ ДЛЯ БЕСПЕРЕБОЙНОГО ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ И КОМФОРТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ, ОСВАИВАЮЩИХ РОССИЙСКИЙ СЕВЕР.



РОССИЯ, 630015, НОВОСИБИРСК,
УЛ. ЭЛЕКТРОЗАВОДСКАЯ, Д. 2, КОРП. 6
ТЕЛ.: (383) 325 3317
E-MAIL: PNP_BOLID@NGS.RU
WEB: WWW.PNPBOLID.COM

Производимая нашим предприятием продукция неизменно получает высокую оценку потребителей. Несмотря на “миниатюрность”, ООО “Болид” является многопрофильным предприятием, ориентированным на несколько сегментов рынка.

1. Мониторинг и анализ состояния высоковольтных электрических сетей.

1.1. Определение уровня возникающих перенапряжений и исследование режимов работы электрических сетей (измерение гармонического состава напряжений и токов в нормальных режимах и при замыканиях на землю); выбор оборудования для защиты от внутренних перенапряжений.

1.2. Диагностика и испытания высоковольтных кабельных линий электропередачи с использованием мобильной электротехнической лаборатории производства фирмы BAUR (Австрия) для выявления состояния сетей и мест их повреждений.

2. Производство композиционных резистивных материалов с последующим использованием в изделиях.

2.1. Резисторы:

- для ограничения перенапряжений в сетях 6–35 кВ;



- для RC-цепей напряжением 6–110 кВ в составе устройств для ограничения коммутационных перенапряжений.

Резисторы обеспечивают ограничение перенапряжений в высоковольтных электрических сетях, сокращение числа аварий, снижение негативных последствий аварий, в том числе защиту от повреждений электрооборудования сетей, подстанций, технологического оборудования. Стоимость резисторной установки составляет примерно 50–60% от стоимости ремонта одного трансфор-

матора, присоединенного к шинам подстанции, в случае его повреждения при возникновении аварии.



Произведенные резисторы успешно эксплуатируются в течение 15 лет более чем на 50 объектах, в том числе: на электростанциях и подстанциях ОАО “Холдинг МРСК”, ОАО “Газпром”, в электрических сетях металлургических комбинатов, газоперекачивающих компрессорных станций и др. Резисторы аттестованы на соответствие требованиям и рекомендованы для применения на объектах ОАО “ФСК ЕЭС” и ОАО “Холдинг МРСК”, сертифицированы на соответствие стандарту ANSI/IEEE Std 32-1972.

2.2. Блочно-модульные нагрузочные устройства (БМНУ) для испытания электроагрегатов и электростанций единичной мощности до 5,5 МВт в различных режимах пусконаладочных работ и периодических испытаний.

2.3. Устройства для систем прямого электрообогрева:

- жилья и помещений производственного назначения (конвективный теплообмен с направленным инфракрасным излучением);
- металлических конструкций и механизмов гидросооружений для предотвращения обмерзания и обледенения.

3. Высоконадежные энергосберегающие светодиодные осветительные приборы:

- прожекторы для промышленного и охранного освещения производственных площадок, КПП, охранных зон. Периферическое и узконаправленное освещение. Долговечность (50 тыс. часов), низкое энергопотребление. Высокая степень защиты корпуса (IP65), температурный диапазон эксплуатации –55...+40°C (УХЛ1);
- светильники в антивандальном исполнении (потребляемая мощность – 15 Вт).

ЗАКРЫТОЕ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ЭЛЕКТРО- ВЫПРЯМИ- ТЕЛЬ – ЗАВОД СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРЕОБРА- ЗОВАТЕЛЕЙ



Денис Васильевич Фомичёв
Генеральный директор

МЫ НЕ СОБИРАЕМСЯ
ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ
НА ДОСТИГНУТОМ И СТАВИМ
ПЕРЕД СОБОЙ ВАЖНЕЙШУЮ
ЗАДАЧУ – ПОСТОЯННОЕ
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ВЫПУСКАЕМОЙ И ОСВОЕНИЕ
ПРОИЗВОДСТВА НОВОЙ ТЕХНИКИ,
БЫСТРОЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ
ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАКАЗОВ
ПОТРЕБИТЕЛЕЙ И РАСШИРЕНИЕ
РЫНКОВ СБЫТА.

ВРЕМЯ ПОДТВЕРДИЛО
НАШУ НАДЕЖНОСТЬ.



РОССИЯ, РЕСПУБЛИКА МОРДОВИЯ, 430006,
САРАНСК, АЛЕКСАНДРОВСКОЕ Ш., Д. 20
ТЕЛ.: (8342) 292 139
ФАКС: (8342) 294 909
E-MAIL: ZSP@MORIS.RU

Закрытое акционерное общество “Электровыпрямитель – завод специальных преобразователей” основано в 1989 году как завод, предназначенный для выпуска преобразовательной техники специального назначения для военно-промышленного комплекса, и представляет собой предприятие с законченным циклом разработки, производства, сервисного обслуживания и технического сопровождения в процессе эксплуатации изготавливаемой продукции.

Преобразовательная техника в основном используется в судостроении, авиации, ракетостроении, а также в отраслях народного хозяйства.

Ассортимент выпускаемой продукции составляет более 120 наименований полупроводниковых преобразователей электрической энергии с широким диапазоном применения: силовые, зарядные, сварочные, электроприводные, электролизные, агрегаты для выпуска стартерных двигателей, а также агрегаты, применяемые в системах снабжения судовых потребителей электроэнергии.

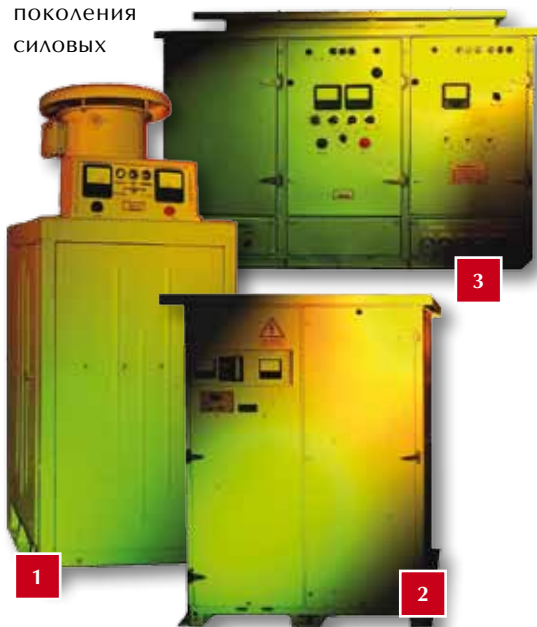
Качество выпускаемой продукции гарантировано сертифицированной системой менеджмента качества, что подтверждено сертификатом соответствия требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 и ГОСТ РВ 15. 002-2003 применительно к проектированию, разработке, производству и обслуживанию силовых полупроводниковых преобразователей электрической энергии для ВВТ. Гарантийные сроки на всю выпускаемую продукцию составляют от 5 до 8 лет, в наработке – до 20 лет и более. Качество для предприятия – ключевой показатель конкурентоспособности и надежности изделий, а также залог благополучия предприятия в целом и отдельно каждого сотрудника.

На предприятии имеется инженерно-технический центр, специализирующийся на разработках преобразователей, что позволяет оперативно решать все поставленные задачи на высоком техническом уровне как в процессе производства, так и при разработке новой продукции с учетом новых достижений науки и техники.

Разработка проектной и эксплуатационной документации производится в тесном взаимодействии с заказчиком продукции для достижения оптимального решения поставленной технической задачи. Заказчик заинтересован в эконо-

мии электрической энергии, снижении габаритов изделий, повышении их надежности и ремонтпригодности при эксплуатации. Возрастающие требования к степени электромагнитной совместимости преобразователей с питающей сетью потребовали новых технических решений для них с приданием им свойств активной коррекции коэффициента мощности.

Развитие электроники, создание новых полупроводниковых преобразователей сделали возможным решение поставленных задач. Использование нового поколения силовых



1. АГРЕГАТ ВАКС-17.5-30
2. ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ ТПС-400-28.5
3. АГРЕГАТ ВАК-6-28.5

полупроводниковых приборов типа тиристор, JG-ВТ, ГТО в системе питания судовых потребителей позволяет улучшить массогабаритные показатели преобразователей и существенно повысить их технико-экономические показатели.

Плодотворная кропотливая работа ЗАО “Электровыпрямитель – ЗСП” в промышленном комплексе министерств обороны, промышленности, энергетики и других государственных ведомств России была отмечена многочисленными как отечественными, так и зарубежными наградами.

Исходя из вышесказанного, можно выделить ключевые задачи, которые ставит перед собой предприятие: качество и надежность продукции, техническое перевооружение и развитие производственной базы, усовершенствование и расширение номенклатуры выпускаемых изделий.

ЗАКРЫТОЕ
АКЦИОНЕРНОЕ
ОБЩЕСТВО

НПО ВЭИ ЭЛЕКТРО- ИЗОЛЯЦИЯ



**Николай Владимирович
Крупенин**

Генеральный директор

В 1973 году окончил Московский энергетический институт по специальности «кабельная, электроизоляционная и конденсаторная техника». 1973–1986 годы – инженер, старший научный сотрудник, заведующий научно-исследовательской лабораторией Всесоюзного научно-исследовательского института кабельной промышленности. В это же время (1982 год) защитил кандидатскую диссертацию. В 1986 году возглавил Всесоюзный НИИ электроизоляционных материалов, ведущий НИИ в этой области. В 1997 году организовал и возглавил ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция». С 1999 года – заместитель генерального директора ФГУП ВЭИ имени В.И. Ленина, осуществляет научно-техническое руководство Научно-исследовательским центром материаловедения и диагностики.



РОССИЯ, 111024, МОСКВА,
ПЕРОВСКИЙ ПР., Д. 35, СТР. 10,
ПОМ. Х11, КОМН. 9
ТЕЛ./ФАКС: (495) 361 9260
E-MAIL: IZOL@IZOL.ORG
WEB: WWW.IZOL.ORG

Научно-производственное объединение ВЭИ Электроизоляция (ЗАО) образовано в 1997 году на базе ФГУП ВЭИ имени В.И. Ленина.

Набирая опыт работы и укрепляя кадровый состав, ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» является на сегодня одним из лидеров продвижения новых идей, инноваций и технологий в направлениях:

- разработки методов ремонта, модернизации, диагностики и мониторинга крупных электрических машин (турбогенераторов, высоковольтных двигателей и трансформаторов) на местах установки;
- разработки и производства электроизоляционных и конструкционных материалов с заданными характеристиками (ряд разработок не имеет аналогов);
- мобильной диагностики электроагрегатов с целью определения технического состояния и остаточного ресурса, мер, необходимых для продления срока службы;
- разработки и изготовления электрических машин и оборудования специального назначения;
- разработки и изготовления частотных преобразователей и преобразовательной техники;
- энергоаудита.

ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» ведет постоянный поиск и разработку новых, более эффективных электроизоляционных материалов и технологий их применения в ходе ремонта и модернизации электрооборудования. Технологии ремонта, создаваемые ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция», представляют интерес прежде всего для регионов, территориально удаленных от производителей соответствующего электрооборудования.

Наряду с ремонтом крупных турбогенераторов и электродвигателей учреждение ведет разработку оборудования новых блоков АЭС и регулируемого электропривода электродвигателей мощностью до 15 МВт. Комплекс работ по диагностике и оценке технического состояния электрооборудования осуществляется аттестованными экспертами-специалистами с применением современного диагностического и испытательного оборудования.

В штате компании квалифицированные рабочие и техники, доктора и кандидаты наук, аспиранты и студенты-практиканты. ЗАО «НПО ВЭИ

Электроизоляция» поддерживает живую связь с вузами, участвуя в работе специализированных кафедр НИУ МЭИ и других по подготовке молодых специалистов для предприятий энергетики.

ВЫПОЛНЕННЫЕ РАБОТЫ

Референс-лист ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» включает в себя широкий ряд изделий, материалов и технологий, предлагаемых отечественным и зарубежным заказчиком. У специалистов компании имеется большой опыт проведения ремонтных работ и модернизации крупных электрических машин и другого электрооборудования различного уровня сложности на местах установки, вдали от производственных мощностей заводов-изготовителей.

География работ по модернизации ремонту турбогенераторов и трансформаторов в условиях электростанций охватывает всю территорию России, а также страны ближнего зарубежья.

ПАРТНЕРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Выступая в партнерстве с компаниями, являющимися мировыми лидерами в сфере электроэнергетики (Alstom, GE и др.), ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» предлагает услуги, не имеющие аналогов на отечественном рынке. При выполнении работ используются разработанные в ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция», запатентованные технологии, ноу-хау и технологические решения, защищенные авторскими свидетельствами.

Понимание требований производства и возможностей науки позволяет ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» применить ряд инновационных разработок в комплексном обследовании, диагностике и ремонте крупных электрических машин и высоковольтного оборудования электростанций, в том числе северных и восточных территорий, например на Кольской, Билибинской АЭС, Сургутской ГРЭС-1, Сургутской ГРЭС-2.

Партнерами и заказчиками продуктов и услуг ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» являются ведущие энергетические компании, осуществляющие свою деятельность на территории России и за ее рубежом: ОАО «Э.ОН Россия», Госкорпорация «Росатом», ОАО «ОГК-2», ОАО «ФСК ЕЭС», ОАО «ИнтерРАО» и др.

ОБЩЕСТВО
С ОГРАНИЧЕННОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

МАШ- ТЕХНОЛОГИЯ



Сергей Васильевич Егоров

Генеральный директор

Прошел путь от ученика слесаря механосборочных работ до генерального директора. С 1984 по 1989 год работал в НИИЭФА имени Д.В. Ефремова слесарем, оператором экспериментального лазерного стенда. В 1994 году закончил ЛЭТИ имени В.И. Ульянова (Ленина) по специальности «инженер электронной техники». В период с 1991 по 2001 год занимал должности главного инженера (НТФ «Текра» АОЗТ), директора по производству (НПП «Корад») занимался разработкой и изготовлением опытных установок ускорителей электронов различной мощности, генераторов рентгеновского излучения до 500 КВ. С 2001 по 2004 год – генеральный директор ООО «ПромМашСервис». Организация занималась разработкой и изготовлением элементов электрофизического оборудования, а также проектированием и изготовлением узлов и деталей газовых турбин. В 2004 году создал и возглавил производственное предприятие – общество с ограниченной ответственностью «МашТехнология».



РОССИЯ, 198097, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПРОСП. СТАЧЕК, Д. 47
ТЕЛ./ФАКС: (812) 702 0547, 702 0548
E-MAIL: ZAVOD@MASHTECHNOLOGY.RU
WEB: WWW.MASHTECHNOLOGY.RU

Общество с ограниченной ответственностью «МашТехнология» (ООО «МТ») было создано в 2004 году как небольшое научно-производственное предприятие для решения разнообразных задач в области энергетического машиностроения.

Постепенно, привлекая ведущих специалистов и налаживая связи с крупными предприятиями отрасли («Ленинградский металлический завод» (ЛМЗ), ОАО «Опытный котлотурбинный завод» (ОКТЗ), «Невский завод имени В.И. Ленина» (НЗЛ), ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» и ряд других), приобретая необходимое оборудование для создания собственной производственной базы, предприятие заняло прочные позиции на энергетическом рынке России.

В данный момент ООО «МТ» обладает собственными производственными мощностями и решает широкий круг задач, занимаясь проектированием, модернизацией, ремонтом и изготовлением энергетического оборудования.

Среди основных направлений деятельности можно выделить следующие:

1. Проектирование, модернизацию, ремонт и изготовление теплообменного оборудования различного назначения для энергетики, газовой промышленности и нефтехимии: пароводяные, водо-водяные, кожухотрубные, регенеративные теплообменники, деаэраторы, охладители выпара, конденсаторы, секционные подогреватели и подогреватели сетевой воды.

2. Изготовление различных узлов и деталей для газовых турбин.

Предприятие имеет многолетний опыт работы на рынке газотурбостроения и наряду с изготовлением запасных частей (роторы, диски, обоймы, корпусные части и пр.) для газовых турбин (ГТК-10-4, ГТК-10И, ГТЭ-3М, ГТЭ-009) занимается модернизацией узлов и агрегатов с целью повышения их надежности и ресурса.

Одним из направлений в этой области является разработка, модернизация и изготовление камер сгорания газовых турбин.

При этом ООО «МТ» уделяет большое внимание экологической модернизации камер сгорания различных стационарных ГТУ (как российского, так и западного производства) с целью снижения вредных выбросов в атмосферу. Разработаны низкоэмиссионные камеры сгорания для газотурбинных устано-

вок ГТК-10-4 (НЗЛ), ГТК-10И (MS 3002 General Electric), ГТК-25И (MS 5002 General Electric), ГТН-6 (УТМЗ). Наши специалисты принимали участие в разработке и изготовлении ультранизкоэмиссионной камеры сгорания для ГТУ NETZ производства «Первого бременского завода» (První brněnská strojírna Velká Bíteš, a.s., Чехия), где были достигнуты уровни NOx < 10 ppm и CO < 10 ppm. Такие экологические показатели стали возможными благодаря применению изменяемой геометрии камеры сгорания,



РОТОР АСИНХРОННОГО
ДВИГАТЕЛЯ МОЩНОСТЬЮ
7100 КВТ В СБОРЕ

которая достигается установкой высокотемпературных воздушных задвижек.

3. Проектирование и изготовление вспомогательного энергетического оборудования:

- роторы и корпусные части электродвигателей большой мощности;
- емкостное оборудование;
- фильтры различного назначения;
- пароструйные эжекторы (типа ЭП-3-750-2).

Так в 2011 году совместно с нашим партнером ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция» (проектировщик) был спроектирован и изготовлен асинхронный вертикальный двигатель с короткозамкнутым ротором мощностью 7100 КВт. Двигатель будет использоваться в качестве привода главного циркуляционного насоса Ленинградской атомной станции.

Нашими заказчиками и партнерами на сегодняшний день являются такие организации, как ОАО «Газпром», ОАО «Ижорские заводы», ОАО «Силовые машины», ФГУП «НИИЭФА имени Д.В. Ефремова», ЗАО «НПО ВЭИ Электроизоляция», генерирующие компании (различные ГЭС, ГРЭС, ТЭЦ) и многие другие.



II раздел

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ



МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ И ПОДХОДЫ К НЕМУ РОССИИ



Антон Всеволодович Васильев

ПОСОЛ ПО ОСОБЫМ ПОРУЧЕНИЯМ
МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ СВОИ НАЦИОНАЛЬНЫЕ АРКТИЧЕСКИЕ СТРАТЕГИИ ПРИНЯЛИ ИЛИ ОБНОВИЛИ ВСЕ АРКТИЧЕСКИЕ ГОСУДАРСТВА. ПОЖАЛУЙ, ГЛАВНЫМ ОБЩИМ МОМЕНТОМ ВСЕХ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ СТРАТЕГИЙ ЯВЛЯЕТСЯ КОНСТАТАЦИЯ ТОГО, ЧТО НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ КАЖДОГО АРКТИЧЕСКОГО ГОСУДАРСТВА МОГУТ БЫТЬ В МАКСИМАЛЬНОЙ СТЕПЕНИ РЕАЛИЗОВАНЫ ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ МНОГОПЛАНОВОЕ И РАЗНОФОРМАТНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С ДРУГИМИ АРКТИЧЕСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ.

АРКТИКА – НЕОТЪЕМЛЕМАЯ ЧАСТЬ РОССИИ И ДРУГИХ АРКТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО ПРИБРЕЖНЫХ. АРКТИКА – НЕ БЕСХОЗНАЯ И БЕЗЛЮДНАЯ ПУСТЫНЯ, А МЕСТО, ГДЕ ЖИВУТ НАШИ ГРАЖДАНЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ КОРЕННЫЕ НАРОДЫ СО СВОИМИ ТРАДИЦИЯМИ И УКЛАДОМ. ЭТО РЕГИОН, НА КОТОРЫЙ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ ДЕЙСТВИЕ МНОГОЧИСЛЕННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ И ДОГОВОРОВ И ГДЕ ДЕЙСТВУЮТ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ СУВЕРЕННЫХ ГОСУДАРСТВ. ПОПЫТКИ ПРЕДСТАВЛЯТЬ ДЕЛО ТАК, ЧТО КТО-ТО ИЗВНЕ ЗАБОТИТСЯ ОБ АРКТИКЕ СИЛЬНЕЕ И ЗНАЕТ АРКТИКУ ЛУЧШЕ, ЧЕМ САМИ АРКТИЧЕСКИЕ ГОСУДАРСТВА, БЕСПЕРСПЕКТИВНЫ И НАИВНЫ. ГЛОБАЛЬНАЯ ЗАДАЧА “УКРЕПЛЕНИЯ МНОГОСТОРОННЕГО УПРАВЛЕНИЯ АРКТИКОЙ” ПЕРЕД НАМИ НЕ СТОИТ, НО МЫ – ЗА РАСШИРЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АРКТИКЕ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО МЕЖДУ САМИМИ АРКТИЧЕСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ.

Современную ситуацию в Арктике определяют три основных фактора. Во-первых, уход в Лету стратегического военно-политического противостояния холодной войны, когда Арктика воспринималась почти исключительно как зона траекторий полетов ядерных ракет, бомбардировщиков и трасс следования подводных ракетноносцев. Угроза ядерного конфликта устранена. Стратегические наступательные вооружения сокращаются, вступил в силу и выполняется новый российско-американский договор СНВ-3, ведутся консультации между Россией и США по проблеме противоракетной обороны. Все это имеет прямое отношение к Арктике. Неслучайно преобладающей чертой современной ситуации в Арктическом регионе становится развитие двустороннего и многостороннего сотрудничества.

Во-вторых, быстрое совершенствование технологии, о чем всем напомнила установка в 2007 году российского флага в точке Северного полюса на дне Северного Ледовитого океана. Ранее такое было невозможно.

В-третьих, изменение климата и быстрое таяние арктических льдов. Согласно самому последнему фундаментальному исследованию криосферы Земли, выполненному в 2011 году в Арктическом совете с участием российских ученых, уже в этом веке Северный Ледовитый океан может в летний период начать полностью освобождаться ото льда, причем с немалой вероятностью это может впервые произойти в ближайшие 30–40 лет. Однако пока ученые спорят о том, необратимы или цикличны эти перемены, являются ли они результатом воздействия антропогенных факторов или динамики солнечной активности, беспрецедентное сокращение ледового покрова Северного Ледовитого океана в 2012 году вновь напомнило нам о том, что жизнь опережает большинство самых драматических прогнозов.

В совокупности действие этих трех факторов серьезно меняет ситуацию в Арктическом регионе. Появляются новые вызовы и новые возможности. Так, и в прямом и в переносном смысле нам становятся более доступными арктические природные и минеральные ресурсы, а также морские водные пути. Понятно, что это привлекает к себе растущее внимание как самих арктических государств, так и остального мира.

Россия стала первым арктическим государством, принявшим в 2008 году долгосрочную стратегию в отношении региона в новых исторических условиях – “Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу”. В ней ясно сформулированы четыре российских национальных приоритета: использование ресурсов Арктики для обеспечения социально-экономического развития страны; сохранение Арктики в качестве зоны мира, стабильности и сотрудничества; сбережение хрупких арктических экосистем и защита интересов коренных народов Севера; использование преимуществ Северного морского пути – национальной транспортной артерии России. За последние пять лет свои национальные арктические стратегии приняли или обновили все арктические государства. При всей национальной специфике этих стратегий в них много общего, причем в существенных аспектах, а именно: отстаивание национального суверенитета в Арктике, стремление найти разумное сочетание

хозяйственного освоения Севера с защитой окружающей среды и поддержкой коренных народов, необходимость государственных программ поддержки северных регионов, курс на более интенсивное научное изучение природных, климатических, физических и других процессов и перемен в Арктике для того, чтобы лучше понимать и учитывать их в практической деятельности государств. Но, пожалуй, главным общим моментом всех без исключения стратегий является констатация того, что национальные интересы каждого арктического государства могут быть в максимальной степени реализованы только через многоплановое и разноформатное сотрудничество с другими арктическими государствами. Здесь как бы реализовалась на межгосударственном уровне простая человеческая истина о том, что при всех переменах Север остается Севером со столь суровыми природными и другими условиями, что выжить в одиночку тут невозможно. И в этом нельзя не видеть надежной позитивной основы для дальнейшего расширения и углубления нашего взаимодействия и международного сотрудничества.

Сегодня ситуация в Арктике в целом видится позитивной, стабильной и предсказуемой. Между арктическими государствами нет вопросов, которые могли бы потребовать военного решения. Нет потребности в присутствии в Арктике военно-политических блоков. Все региональные вопросы решаются и будут решаться цивилизованно, в рамках норм международного права и в духе доброй воли.

Разумеется, Россия внимательно следит за развитием обстановки в Арктике и не склонна ее искусственно упрощать. Тем не менее говорить о каких-то процессах ее “милитаризации” (здесь имеют в виду обычные, не стратегические вооружения) было бы неоправданным преувеличением. Да, все арктические государства в той или иной степени повышают внимание к укреплению своих сил и средств в Арктике. Однако это в известной степени естественный, понятный, ограниченный и не destabilизирующий процесс. С расширением человеческого присутствия и хозяйственной деятельности в Арктике, с появлением новых рисков и угроз арктические государства должны располагать возможностью защиты своего суверенитета. Так, например, таяние арктических льдов “открывает” 20 тыс. км северных границ России, прежде надежно закрытых непреодолимыми естественными условиями и препятствиями, которые в новых условиях необходимо “прикрывать” от возможности незаконного пересечения, незаконной миграции, наркотрафика, террористов, оргпреступности. Требуется обеспечения безопасности мореплавания по Северному морскому пути. Многие критические объекты инфраструктуры в Арктике, такие как нефтяные платформы на шельфе Северного Ледовитого океана, также должны быть надежно защищены, чтобы не стать притягательной мишенью для террористов. Поддержка военных важна и для поиска и спасания. Думаю, что в этих условиях мы должны укреплять меры доверия и взаимопонимания в военной сфере между арктическими государствами. Первые шаги здесь уже сделаны. Например, достигнуты важные договоренности об укреплении двусторонних связей по военной линии с Канадой и Норвегией, включая взаимные визиты военных кораблей и проведение военно-морских учений. В 2012 году успешно прошли уже чет-

вертые российско-норвежские совместные военно-морские учения "Помор-2012", а также совместные учения с участием военных судов России, Норвегии и США. Устанавливается взаимодействие между береговыми охранами прибрежных арктических государств. В апреле 2012 года на канадской военно-воздушной базе в Гуз-Бэе прошла первая в истории встреча начальников генштабов всех арктических государств, по итогам которой было решено сделать такие встречи регулярными, а также достигнута договоренность о взаимопомощи в проведении поисково-спасательных операций в Арктике.

К сожалению, хотя жизнь постоянно доказывает обратное, на различных конференциях и в СМИ все еще приходится встречаться с оценками иного рода. Мол, неизбежно столкновение интересов в борьбе за арктические ресурсы и при решении вопросов расширения континентального шельфа в Северном Ледовитом океане. Мол, не исключены конфликты и даже военное вмешательство. Мол, Арктика – потенциальная угроза безопасности для других регионов, например Европы.

На мой взгляд, здесь мы имеем дело либо с незнанием реалий, либо с их сознательным искажением и политическими играми.

На самом деле ресурсы Арктики не являются предметом спора или разногласий. Как подсчитали наши датские коллеги, 97% всех известных разведанных и потенциальных запасов природных ресурсов в Арктике находится в зоне суверенитета, суверенных прав и юрисдикции (то есть в исключительных экономических зонах) арктических государств. Иными словами, делить в Арктике нечего. Почвы для конфликта нет, разумеется, если не менять общепринятых правил игры, то есть норм международного права. Хотя время от времени и вбрасываются идеи какого-то нового "всеобъемлющего" арктического договора (вроде Договора об Антарктике) или других соглашений, чтобы эти правила игры изменить.

Что касается остающихся или потенциальных вопросов размежевания между самими арктическими государствами, то, как показывает практика, они вполне поддаются спокойному, профессиональному решению. Важнейшее значение имеет договоренность, достигнутая на первой министерской встрече прибрежной арктической "пятерки" (Россия, США, Канада, Дания, Норвегия) в гренландском Илулиссате в мае 2008 года, о том, что все возможные взаимопересекающиеся претензии в Северном Ледовитом океане будут решаться цивилизованным путем, за столом переговоров, на основе существующих и достаточных норм международного права. Эта договоренность соблюдается всеми. Норвегия стала первым арктическим государством, получившим в 2009 году одобрение своей заявки на расширенный континентальный шельф в Комиссии ООН по границам континентального шельфа. Причем без каких-либо конфликтов, путем предоставления соответствующих научных аргументов и проведя спокойные, профессиональные переговоры со всеми своими соседями, в том числе и Россией. Поскольку прибрежным арктическим государствам в обоснование имеющихся и будущих заявок на расширение границ своего континентального шельфа нужно доказывать по сути то же самое (а именно, что континентальный шельф ге-

ологически является продолжением материка), а Комиссия ООН не рассматривает заявки с пересекающимися претензиями, то теоретически возможные здесь проблемы являются фактором, который на самом деле скорее их сближает, а не разделяет. Неслучайно государства "пятерки" ведут регулярные консультации между собой по этим вопросам.

Добрый примером стал и вступивший в силу в 2011 году российско-норвежский договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, ставший результатом 40-летних переговоров. Договор имеет не только двустороннее, но и существенное региональное измерение как еще один позитивный прецедент цивилизованного решения имеющихся в Арктике вопросов, создающий дополнительные предпосылки укрепления доверия и сотрудничества в Арктике. Уверен, что все другие остающиеся вопросы в регионе будут решаться столь же успешно и конструктивно, причем самими арктическими государствами без посторонней помощи.

В последние годы практическое сотрудничество между государствами Арктики быстро развивается. Однако мы находимся лишь в начале пути, и потенциал нашего сотрудничества в этом регионе огромен.

Упомяну только некоторые области, в которых оно уже достаточно продвинуто. Это, прежде всего, научные наблюдения и научный анализ, изучение факторов и последствий изменения климата, предотвращение изменения климата и адаптация к его последствиям, сохранение окружающей среды, защита биоразнообразия, устранение источников загрязнения окружающей среды, а также поддержка коренных народов Севера (включая сбережение их культуры, традиций и жизненного уклада), предотвращение чрезвычайных ситуаций и техногенных катастроф и борьба с ними, здравоохранение, разведка и добыча нефти и газа, региональное сотрудничество, устойчивое развитие, образование.

Будущие области сотрудничества в Арктике очевидны.

Те, кто участвовал во Втором Международном арктическом форуме "Арктика – территория диалога", организованном Русским географическим обществом в сентябре 2011 года в Архангельске (форум был посвящен вопросам арктического транспорта), смог прочувствовать настоящее "открытие" Северного морского пути (СМП) и вытекающие из этого новые серьезные возможности и перспективы. В известном смысле мы являемся свидетелями того, как прежнее будущее становится сегодняшним днем. Если в 2010 году грузооборот СМП составлял около 1 млн т, то к 2020 году он может возрасти до 60–65 млн т, а в 2030 году до 85 млн т. Если в 2010 году по СМП транзитом прошло 10 судов, то в 2011-м – уже 41. Председатель Правительства России В.В. Путин сообщил в Архангельске о планах российского правительства профинансировать до 2020 года строительство трех новых атомных и шести новых дизельных ледоколов. Первый новый атомный ледокол уже начали строить в Санкт-Петербурге. К 2015 году равномерно вдоль всего СМП будет создано 10 современных мониторинговых и координационных поисково-спасательных центров. Будут восстановлены, модернизированы или вновь построены другие необходимые элементы инфраструктуры – порты, системы навигации, связи, безопасности. Принят обновлен-

ный закон Российской Федерации о Северном морском пути, который вступит в силу в конце 2012 года. Согласно закону воссоздается государственная Администрация СМП и будут упорядочены сборы, связанные с транзитом по СМП. На основе обновленного закона Минтрансом России разрабатываются обновленные правила плавания по СМП, в которых предполагается существенно упростить процедуру выдачи разрешений на плавание по СМП с сохранением жестких требований к конструкции судов, их командам и наличию финансовых гарантий покрытия возможного экологического ущерба. Навигация по СМП 2013 года, когда ожидается значительный рост перевозок, уже должна быть организована по новым правилам. "Открытие" СМП будет мощным стимулом развития российских арктических регионов и приведет к росту международного морского судоходства на Крайнем Севере, что, в свою очередь, может стать важным новым геополитическим фактором. Разумеется, речь идет о потенциале и об исторической перспективе, поскольку в настоящее время напряженность морских перевозок на Северном морском пути несравнимо ниже других стратегических водных путей (через Суэцкий канал, например, осуществляется около 19 тыс. переходов судов в год).

Разработка шельфовых месторождений нефти и газа также вступает в этап практических дел. В Печорском море на Приразломном месторождении "Газпромнефть-шельфом" уже установлена нефтяная платформа и вскоре начнется промышленное бурение. Недавнее крупное соглашение о сотрудничестве между "Роснефтью" и "Эксон Мобил" на континентальном шельфе Карского моря стало еще одним напоминанием серьезности намерений крупнейших игроков на рынке. Приступают к промышленному бурению нефти кампания "Шелл" в Чукотском море и море Бофорта, а также норвежская "Статойл" на месторождении Голиаф в Баренцевом море. Деятельность, связанная с нефтью и газом в Арктике, – это очевидная ключевая область международного сотрудничества в регионе.

Арктика превращается в важный источник деловых возможностей. Ощущение этого буквально витает в воздухе различных международных конференций последнего времени. Думаю, что Арктический совет может сыграть более активную роль в содействии бизнес-контактам в Арктическом регионе, например через создание международного арктического делового совета. Мурманский международный арктический экономический форум – а в 2009–2011 годах он собирался трижды – со всей очевидностью подтверждает высокий спрос на содействие прямым деловым контактам между арктическими регионами и компаниями. В этом контексте весьма многообещающей видится инициатива проведения в Салехарде международной выставки "Экспо Арктика", вызывающая большой интерес наших партнеров.

На форуме в Архангельске также много говорилось о том, что все российские планы освоения Арктики должны реализовываться на базе самых жестких экологических стандартов. Мы сможем добиться настоящего прогресса, только если найдем правильный и долгосрочный баланс между интересами бизнеса и необходимостью защиты хрупких арктических экосистем. Сохранение окружающей среды – еще одна важнейшая область международного сотрудничества

в Арктике. Экология в принципе является центральной темой деятельности Арктического совета. Неслучайно охрана арктической окружающей среды стала центральной темой Третьего Международного арктического форума "Арктика – территория диалога" в Салехарде в октябре 2012 года. В то же время, коль скоро мы говорим о рациональном балансе интересов, мы не можем поддаваться попыткам ослабить под благовидным природоохранным предлогом естественные экономические конкурентные преимущества России в Арктике.

Требуются более систематизированные, скоординированные и долгосрочные исследования физических, климатических, природных и других процессов и изменений в Арктике, с тем чтобы их лучше понимать, предвидеть грядущие перемены и их последствия и принимать в этой связи верные решения. В этой области Арктическим советом уже выполнено немало крупных научно-практических проектов (например, "Оценка влияния изменения климата в Арктике", "Доклад по нефти и газу в Арктике", "Оценка перспектив морского судоходства в Арктике", "Снег, вода, лед и вечная мерзлота в Арктике", "Тенденции развития биоразнообразия в Арктике", "Особенности поведения нефти и других опасных веществ в Арктике" и многие другие), ряд проектов продолжается (например, "Действия по адаптации в меняющейся Арктике", "Экосистемное управление Арктикой"), готовятся новые. Большие надежды в связи с этим возлагаются и на мероприятия иницируемого Россией Международного полярного десятилетия – проекта, получившего признание под названием "Международная полярная инициатива".

Среди других потенциальных областей арктического сотрудничества также стоит упомянуть инновации и специфические "арктические" технологии, энергетику, энергоэффективность, связь и коммуникации, предотвращение и нейтрализацию техногенных катастроф, навигацию, космос, кросс-полярное авиасообщение, культуру, туризм, образование, здравоохранение и многое другое.

Немало в Арктике делается по линии двустороннего сотрудничества. Россию, например, многое здесь связывает с Норвегией, Канадой, Финляндией и другими партнерами. Россия развивает двустороннее "арктическое партнерство" с Исландией и Финляндией. Одновременно в последние годы возрастают объемы сотрудничества по линии многосторонних организаций. Только в рамках Арктического совета сейчас идет работа примерно по 80 различным проектам. В Совете Баренцева/Евроарктического региона функционирует уже 16 тематических рабочих групп. Значительная деятельность развернута в рамках прибрежной арктической "пятерки" (экспертные консультации по вопросам континентального шельфа, рыболовства, нефти и газа, общественной безопасности, гидрологии). На севере Европы налаживается сотрудничество по линии "Северного измерения". Проведено уже 10 конференций парламентариев Арктического региона (последняя из них состоялась в Исландии в сентябре 2012 года), работает Постоянный комитет парламентариев Арктического региона. С июня 2011 года Республика Саха (Якутия) стала председателем Северного форума – международной организации циркумполярных регионов – и поставила перед собой задачи оживления этого института, привлечения в него всех арктических регионов, которые начинает успешно решать.

При активном содействии МИД России с 2012 года под эгидой Русского географического общества стал издаваться специальный двуязычный кварталный журнал “Арктический вестник”, полностью посвященный современному практическому международному сотрудничеству в Арктике (www.arctic-herald.ru).

При всем многообразии форм многостороннего сотрудничества в Арктике его центральным звеном – и это отражено в арктических стратегиях всех арктических государств – является Арктический совет. Развивающееся сотрудничество в других формах, как уже подтвердила практика, не ослабляет и не подрывает Арктический совет, его роль и авторитет неуклонно растут. Но и сам совет при этом не подминает под собой и не поглощает другие формы сотрудничества.

Арктический совет, согласно его учредительным документам, – это пока лишь форум – “межправительственный форум высокого уровня”. В то же время быстро расширяющееся арктическое сотрудничество объективно ставит задачу укрепления совета. Мы начали думать в этом направлении в ходе предыдущего – и очень успешного – датского председательства в Арктическом совете в 2009–2011 годах и приняли первые решения на его министерской сессии 12 мая 2011 года в гренландском Нууке. Речь идет о пакете мер по укреплению совета через создание его постоянного секретариата в норвежском Тромсё со своим бюджетом и через постепенное придание рекомендациям совета более обязательной силы. Был также фактически запущен первый в истории коллективный фонд совета – Инструмент поддержки проектов (Project Support Instrument), из средств которого будут финансироваться, точнее софинансироваться, проекты ликвидации экологических “горячих точек” в Арктике, преимущественно на территории России. В октябре 2011 года в Москве подписано соглашение о внесении Россией до 10 млн евро в указанный фонд в 2011–2013 годах. Помимо прочего, поддержка проектов – хорошее подспорье России в выполнении поставленной Правительством Российской Федерации задачи проведения “генеральной уборки” Российской Арктики.

После двухлетних переговоров под эгидой Арктического совета и при сопредседательстве России и США был разработан и подписан в 2011 году первый в истории панарктический юридически обязывающий документ – Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике. Это рубежное событие и для Арктики, и для Арктического совета. Соглашение нацелено на повышение оперативности и эффективности помощи оказавшимся в беде людям, создает дополнительные предпосылки для дальнейшего освоения Арктики, показывает высокий уровень “договороспособности” арктических государств. Прежде всего через выработку такого рода документов и предполагается вести дело к более обязательным рекомендациям совета. Соглашение успешно выполняется, о чем, в частности, свидетельствуют проведенные в его рамках весьма результативные командно-штабные учения в канадском Уайтхорсе осенью 2011 года и организованные Данией в сентябре 2012 года крупномасштабные натурные учения в Гренландском море с привлечением значительных сил и средств многих арктических государств.

В соответствии с решениями Нуука в октябре 2011 года начались переговоры в специально учрежденной целевой группе Арктического совета по разработке нового панарктического документа – о сотрудничестве в области готовности на случай морских нефтеразливов в Арктике и борьбы с ними. С учетом огромной экологической и экономической важности вопроса эти переговоры, безусловно, являются центральным проектом Арктического совета на отрезке 2011–2013 годов.

На мой взгляд, мы встали на путь превращения Арктического совета из форума в полноценную международную организацию, хотя будем двигаться в этом направлении постепенно, поэтапно, с полным уважением позиции всех государств-участников – ведь все решения в совете принимаются консенсусом.

Россия играет активную, конструктивную и центральную роль в Арктическом совете. Специальным распоряжением Правительства Российской Федерации между федеральными органами исполнительной власти распределены обязанности по исполнению проектов совета. В четырех из шести тематических рабочих групп совета – по мониторингу и оценке; по охране морской окружающей среды; по ликвидации источников экологического загрязнения и по вопросам сохранения арктической флоры и фауны – интересы нашей страны представляет Минприроды России. В группе по вопросам устойчивого развития – Минрегион России. В группе по вопросам чрезвычайных ситуаций – МЧС России. Россия стала инициатором целого ряда крупных и важных проектов Арктического совета. В их числе “Создание систем безопасности при реализации экономических и инфраструктурных проектов в Арктике” – рамочный проект, ориентированный на формирование в перспективе единой панарктической системы техногенной безопасности. Полным ходом идет реализация российской инициативы “Электронная память Арктики” – создание своеобразной панарктической интернет-библиотеки и интернет-музея по истории освоения Арктики, культуре коренных народов, экономике, географии и другим областям жизни Крайнего Севера (www.EMAProject.com). Немалое практическое значение имеет российский проект поддержки молодых оленеводов Севера и многие другие. Российские ученые и эксперты широко участвуют практически во всех проектах Арктического совета. Хотя рабочим языком совета является английский, с 2011 года на постоянной основе стал осуществляться перевод основных материалов совета на русский язык, а с образованием постоянного секретариата эта работа будет расширена и активизирована (www.arctic-council.org).

В 2011 году в Нууке было принято еще одно принципиальное решение, укрепляющее Арктический совет. Выработаны согласованные положения, регламентирующие роль наблюдателей в совете и конкретные критерии приема новых наблюдателей. Удалось найти баланс между сохранением региональной идентичности Арктического совета, с одной стороны, и расширением взаимодействия совета с неарктическими государствами и организациями – с другой.

Рост интереса в мире к Арктике с ее ресурсами и транспортными преимуществами вполне естественен. Собственная арктическая стратегия принята Евросоюзом, Юж-

ная Корея строит свой первый ледокол, Китай – уже второй, а в МИД Японии создана рабочая группа по Арктике численностью более 20 дипломатов. Холодная Арктика становится горячей темой многочисленных международных конференций. Соответственно, уже сейчас наблюдателей в Арктическом совете втрое больше, чем государств-участников, а с учетом “листа ожидания” на получение статуса наблюдателей – вчетверо больше.

В результате большой проведенной работы государства – участники Арктического совета сумели, не обижая внерегиональные государства, отстоять принцип, по которому все субстантивные решения, касающиеся Арктики, будут приниматься самими арктическими государствами, а наблюдатели и кандидаты в наблюдатели будут уважать и соблюдать суверенитет, суверенные права и юрисдикцию арктических государств в Арктике. Существенно и то, что статус наблюдателя перестает быть “вечным” и раз в четыре года Арктический совет будет проводить обзор практического вклада наблюдателей в его работу. Ожидается, что теперь внеарктические государства и организации, которые имеют статус наблюдателей или хотят его получить на министерской сессии совета в 2013 году либо в последующем, при необходимости скорректируют свои арктические доктрины и концепции в соответствии с уточненными положениями наблюдателей.

При этом никто не ударяется в крайность, в какой-то “арктический изоляционизм”. Арктические государства, безусловно, заинтересованы в развитии взаимовыгодного сотрудничества в Арктике с внерегиональными игроками. Россия, например, заинтересована в использовании транзитного потенциала СМП, а главный перспективный грузопоток такого транзита – линия Западная Европа – Восточная Азия. О взаимности такого интереса свидетельствует выполненное в 2012 году первое плавание по СМП китайского ледокола “Сюэлуи”. Выдвинув Международную полярную инициативу,

Россия рассчитывает на участие в ней ученых и экспертов не только из арктических государств, как это было и при реализации проектов Международного полярного года 2007/08. Осваивая арктические запасы углеводородов, Россия сотрудничает с компаниями и Франции, и Великобритании, и Голландии, и Германии, то есть с теми, кто способен быть нашим полноценным партнером с точки зрения как технологических, так и финансовых возможностей.

При этом все основные правила игры в Арктике должны выработаться самими арктическими государствами. И только они могут определять, какие вопросы им целесообразно решать на национальном уровне, какие – во взаимодействии с региональными партнерами и где возможно и эффективно широкое международное сотрудничество и взаимодействие. Арктика – неотъемлемая часть России и других арктических государств, прежде всего прибрежных. Арктика – не бесхозная и безлюдная пустыня, а место, где живут наши граждане, в том числе коренные народы со своими традициями и укладом. Это регион, на который распространяется действие многочисленных международных конвенций и договоров и где действуют национальные законы суверенных государств. Попытки представлять дело так, что кто-то извне заботится об Арктике сильнее и знает Арктику лучше, чем сами арктические государства, бесперспективны и наивны. Глобальная задача “укрепления многостороннего управления Арктикой” перед нами не стоит, но мы – за расширение международного сотрудничества в Арктике, прежде всего между самими арктическими государствами. Арктика – это отнюдь не какой-то второй “Ближний Восток” или “пороховая бочка” мира. Арктические государства уже доказали свою высокую ответственность за положение дел в Арктике и способность договариваться по самым серьезным вопросам. Будущее Арктики – мир, устойчивое развитие, сотрудничество.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО АРКТИЧЕСКИХ СТРАН И РЕГИОНОВ

**Александр Николаевич
Пилясов**

ДИРЕКТОР ЦЕНТРА ЭКОНОМИКИ
СЕВЕРА И АРКТИКИ СОВЕТА
ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ
МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ И РАН,
ДОКТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАУК,
ПРОФЕССОР



В СТАТЬЕ ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ РАЗМЕР И СТРУКТУРА АРКТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИКИ МИРА, ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ И ВАЖНЕЙШИЕ ФАКТОРЫ СОВРЕМЕННОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПОЛЯРНОЙ ЗОНЕ. АВТОР ОПИСЫВАЕТ И ПРИВОДИТ ПРИМЕРЫ МЕЖГОСУДАРСТВЕННОГО, РЕГИОНАЛЬНОГО, МУНИЦИПАЛЬНОГО УРОВНЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА. ОХАРАКТЕРИЗОВАНЫ ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИЙСКИХ АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ В ПОСЛЕДНИЕ 20 ЛЕТ. ПРЕДПРИНЯТА ПОПЫТКА ОЦЕНИТЬ ЭФФЕКТ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ И ОПРЕДЕЛИТЬ ЕГО МИРОВОЕ ЗНАЧЕНИЕ.

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЕДИНСТВО АРКТИЧЕСКОГО СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ

Размер арктической экономики в 2009 году, измеренный как валовой внутренний продукт, составил около 180 млрд долларов, что сопоставимо с величиной экономики Финляндии, Филиппин, Нигерии и Сингапура и формирует 7% экономики Российской Федерации. В подушевом выражении арктическая экономика является мировым лидером: в 2009 году ВРП на душу арктического населения составил около 50 тыс. долларов. Население ни одной страны мира не имеет такого высокого подушевого ВРП¹.

Несмотря на то что арктическая экономика входит в состав национальных экономик стран, очень разных по уровню социально-экономического развития и политическому устройству, она имеет сущностные особенности, которые, с одной стороны, отличают ее от других территорий, входящих, например, в умеренную или тропическую зону; с другой стороны, позволяют говорить о наднациональном единстве полярных территорий разных стран и континентов. Эта специфика создает объективные предпосылки для активного экономического сотрудничества полярных стран и регионов, которое идет по нарастающей последние два десятилетия. И можно надеяться, что этот обозначившийся в новейшее время тренд в будущем сохранит свою интенсивность.

ТРИ СЕКТОРА АРКТИЧЕСКОЙ ЭКОНОМИКИ – ТРИ НАПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПОЛЯРНЫХ СТРАН И РЕГИОНОВ

Арктическую экономику формируют три сущностно различных, но тесно взаимодействующих друг с другом секторов: глобально ориентированный ресурсный; сектор трансфертной экономики и сектор традиционной экономики². Глобально ориентированный ресурсный сектор нацелен на удовлетворение потребностей мировых рынков в алмазах, золоте, нефти, природном газе, цветных металлах и биологических ресурсах.

Но ведь и традиционный сектор, в который вовлечены коренные малочисленные народы Севера, тоже концентрируется вокруг природных ресурсов? Да, но если первый ориентирован на внешние поставки, то второй обслуживает внутренние потребности самого местного населения, укрепляет его продовольственное самообеспечение, поддерживает вековые традиции занятий оленеводством и традиционными промыслами (рыбным, пушным, собирательством и др.).

Особое значение традиционный сектор имеет в сельских и периферийных районах Арктики. Например, исследования показывают, что в середине 1980-х годов в национальных селах северной части Канады реальный доход, который обеспечивал местным коренным жителям пушной и охотничий промысел, был выше, чем доход от занятости

в бюджетном или рыночном секторах. На Аляске более 80% сельских домохозяйств используют ресурсы рыбы и дичи.

Трансфертный сектор обеспечивает местную экономику бюджетными ресурсами от всех уровней власти – федеральной, региональной и муниципальной, что гарантирует минимальный набор услуг для местных жителей и нередко существенно поднимает местный денежный доход арктических домохозяйств.

Трехсекторная структура арктической экономики определяет направления сотрудничества между субъектами экономики полярных стран и регионов. Это совместная реализация ресурсных мегапроектов, ориентированных на внешний рынок; это сотрудничество органов власти, например, при реализации международных инфраструктурных проектов, в ресурсном менеджменте, в государственном и муниципальном управлении, партнерство бюджетных исследовательских и образовательных учреждений; это взаимодействие многочисленных некоммерческих организаций коренных малочисленных народов Севера разных полярных стран и регионов во имя прямого (через доход и занятость) и косвенного (в виде сохранения традиционной культуры как составной части, фундамента современной экономики) укрепления роли и значения традиционной экономики (олeneводства и традиционных промыслов). Экономическое сотрудничество арктических территорий характерно одновременно и для крупных проектов и инициатив, и для малых, но очень значимых для сохранения культурной самобытности, идентичности (например, для национального малого бизнеса).

Трансферт знания и опыта из одной полярной экономики в другую осуществляется в результате сотрудничества представителей ресурсного и трансфертного секторов. Сплав культурных традиций и экономики осуществляется при международном сотрудничестве структур коренных малочисленных народов Севера.

АРКТИКА КАК ЗОНАЛЬНЫЙ РАЙОН ИНТЕНСИВНОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

На протяжении веков народы Арктики были вовлечены в товарные и информационные обмены друг с другом, которые очень часто осуществлялись “поверх” государственных границ. В XX веке в течение нескольких десятилетий холодной войны и военного противостояния сверхдержав интенсивность межгосударственного экономического сотрудничества полярных стран и регионов была очень слабой.

Но после завершения периода арктической военной конфронтации в начале 1990-х годов экономическое сотрудничество полярных стран беспрецедентно возросло. Его важнейшей современной особенностью является то, что оно теперь идет безотносительно факторов географической близости: раньше, в экономической истории, взаимодействие полярных территорий всегда подчинялось законам расстояний – чем ближе, тем интенсивнее.

Но ввиду создания толщи новых международных экономических и политических институтов в последние 20 лет международное сотрудничество в Арктике существенно свободнее от давления факторов близости и расстояний, чем когда-либо ранее. Этому помогают, конечно, и возможности

1. Расчеты моих зарубежных коллег И. Маленпаа и Л. Хаски.
2. Разработка идеи трехсекторной арктической экономики принадлежит Ли Хаски, профессору Университета Аляски в Анкоридже, блестящему ученому, обладающему редким талантом излагать сложные научные вопросы просто и доходчиво.

новых телекоммуникационных технологий, которые позволяют легко общаться субъектам экономики, крупным и малым фирмам самых удаленных полярных территорий.

С некоторым преувеличением можно назвать современную Арктику единым районом экономического сотрудничества. На память приходят строки А. Маршалла о промышленных районах, в которых возникают “атмосферные” феномены географической локализации, приводящие к возрастающей отдаче в результате быстрого подхватывания новых идей друг от друга: “Тайна торговли уже не тайна, но как будто в воздухе... Хорошая работа, изобретения и улучшения в процессах и общей организации бизнеса оцениваются по достоинству; если один человек стартует с новой идеей, она подхватывается другими, совмещается с их собственными соображениями и таким образом становится источником для следующих новых идей”³.

Важнейшее отличие Арктики состоит в том, что здесь эти эффекты достигаются не за счет локализованного плотно взаимодействия агентов экономики – в разреженной полярной среде для этого нет условий, но за счет сетевого взаимодействия близко и далеко расположенных акторов, за счет их вхождения и интенсивной очной и заочной коммуникации в одних и тех же сетях. Другое отличие состоит в том, что это экономическое сотрудничество чаще носит характер еще не реализованных, а обсуждаемых совместных проектов, совместных инициатив. Доля планируемых проектов безусловно доминирует над уже реализованными. Однако показательна сама беспрецедентная склонность к сотрудничеству многих субъектов полярной экономики самых разных стран и регионов.

Автор в 2011 году присутствовал на бизнес-форуме России, Канады и Норвегии в Университете Карлтон (Оттава) и был удивлен многообразием бизнес-идей, по которым предлагалось наладить, укрепить и расширить сотрудничество полярных территорий: кросс-полярные перелеты, гонки на собачьих упряжках, арктический экотуризм, в том числе ледокольный на Северный полюс, трансферт технологий локального теплоэнергообеспечения и др.

С позиций сегодняшнего дня, времени разработки заманчивой и романтической концепции Арктического средиземноморья, есть соблазн “переоткрыть” историю экономического сотрудничества в Арктике таким образом, что из нее выпадет только период холодной войны, который не вписывается в общий тренд. Однако это будет противоречить истине. Периоды конфронтации в Арктике существовали и ранее.

Будет очень поучительно обратиться к истории X–XV веков – периоду колонизации Гренландии норвежскими викингами. Важнейшей причиной исчезновения колонии викингов стала их неготовность к сотрудничеству с местными эскимосами. В Гренландии пришельцы имели прекрасную возможность выжить, если бы они обучались технике охоты и рыбного промысла (эскимосы, например, научились у викингов технике изготовления ножей), торговали с эскимосами. Результатом культурных барьеров, препятствующих смешанным бракам и обучению, стали значимые экономические потери, падение жизнеспособности местной колонии и, в конце

концов, ее исчезновение. Ирония судьбы в том, что викинги умирали от голода при наличии значительных, но ими не используемых по причинам религиозных табу ресурсов пищи⁴.

УРОВНИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АРКТИКЕ

Экономическое сотрудничество сегодня одновременно и взаимосвязанно осуществляется на нескольких уровнях: арктических стран, регионов, муниципальных образований и отдельных хозяйствующих субъектов, некоммерческих организаций и физических лиц. Данная структуризация процесса международного экономического взаимодействия не специфична для Арктической зоны и может быть применена к любой стране мира. Особенность Арктики состоит в предметном наполнении каждого уровня международного сотрудничества.

Важнейшей спецификой межгосударственного экономического взаимодействия арктических стран является то, что в нем участвуют как унитарные страны, полностью или частично входящие в Арктическую зону (например, Исландия и Гренландия входят полностью, а Норвегия, Швеция, Финляндия – частично), так и федеративные страны, которые входят в Арктическую зону отдельными регионами, – США, Канада, Россия. Импульсы к сотрудничеству и его характер в федеративных и унитарных странах, в полностью и частично входящих в Арктическую зону унитарных странах неизбежно различаются. Так, в федеративных странах, как показали реалии начала 1990-х годов, стимулы к экономическому и гуманитарному сотрудничеству мощнее проявляются снизу, на уровне субъектов экономики, полярных муниципальных образований и регионов, чем в физически и ментально удаленном от Арктики и ее проблем федеральном центре. Здесь сильнее отрыв бурно развивающейся “народной дипломатии” и более инерционного официального межгосударственного экономического партнерства.

Такого контраста нет в унитарных, целиком полярных странах, где скорость и интересы, характер межгосударственного сотрудничества на уровне структур гражданского общества, субъектов экономики часто совпадают. Это противоречие интересов и двух скоростей официального, сверху, и низового экономического сотрудничества более отчетливо проявляется в унитарных странах, частично входящих в Арктическую зону. Но и здесь оно не имеет той остроты, которая характерна для северных федераций.

Конечно, политическое устройство страны и ее микро-географическое положение в Арктической зоне (полностью или целиком) определяют легкость и быстроту вовлечения государства в международное экономическое сотрудничество. В России идеи и проекты экономического сотрудничества в Арктике максимальный прорыв получили в 1990-е годы, в период существенной децентрализации государственной власти. Именно тогда в федеральном правительстве был создан Государственный комитет по делам Севера, одной из функциональных обязанностей которого было участие в международном экономическом сотрудни-

3. Маршалл А. Основы экономической науки. М.: Экономика, 1993.

4. Diamond Jared. Collapse. How Societies Choose to Fail or Survive. L.: Penguin Books, 2006. P. 255, 274.

честве на Севере и в Арктике. Среди более чем 60 функций, упоминаемых совокупно во всех пяти правительственных положениях о Госкомсевере России (в течение 1990-х годов комитет воссоздавался пять раз), 5 относятся к вопросам международного сотрудничества (табл. 1).

В период строительства вертикали федеральной власти в 2000-е годы Госкомсевер России был ликвидирован, низовая инициатива и скорость уступили место более инерционному развитию межгосударственных арктических инициатив Российской Федерации в международных структурах Арктического совета, Международного арктического научного комитета, других арктических ассоциаций и советов.

нефтяного кластера, в том числе промышленных ассоциаций и сетей поставщиков, созданных в процессе разработки шельфовых ресурсов углеводородов. Говорится о целесообразности участия норвежских субконтракторов в освоении российских месторождений углеводородов на шельфе Баренцева моря. Правительство Норвегии провозглашает свою поддержку созданию норвежско-российской сети субконтракторов в нефтяной отрасли. В документе названы программы, на которые возлагается миссия интенсификации международного сотрудничества в Арктике. Это европейский инструмент партнерства, программа соседства Коларктики, программа по северной периферии и ряд программ Евросоюза.

ТАБЛИЦА 1

ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ФУНКЦИЯХ ГОСКОМСЕВЕРА РОССИИ*

	1999	1998	1996	1992	1991
Внесение предложений по вопросам международного сотрудничества на Севере и в Арктике, участие в их реализации	+	+	+	-	-
Анализ зарубежного опыта экономического и социального развития северных районов, возрождения культуры и традиционного образа жизни коренных народов	-	-	-	+	+
Содействие развитию внешнеэкономических связей, расширению экспортной базы районов Севера, привлечению иностранных инвестиций, созданию и деятельности совместных предприятий	-	-	-	-	+
Сотрудничество с международными и зарубежными организациями и исследовательскими центрами в вопросах рационального использования ресурсов северных районов и возрождения коренных народов Севера	-	-	-	+	-
Выдача разрешения российским и иностранным физическим и юридическим лицам на осуществление туризма в морских районах, прилегающих к северному побережью	-	+	-	-	-

* Таблица составлена на основании анализа пяти официальных положений о Госкомсевере России, утверждаемых в разные годы Правительством Российской Федерации.

Во всех принятых за последние пять лет большинством полярных стран арктических стратегиях обозначены вопросы международного сотрудничества, в том числе экономического. Однако наиболее отчетливо эта тема (именно международное экономическое сотрудничество) получила развитие в норвежском документе⁵. Здесь речь идет о многочисленных направлениях и структурах такого сотрудничества, о том, как придать ему более инновационное, наукоемкое измерение.

Авторы пишут о многостороннем экономическом сотрудничестве с Россией в вопросах рыбного промысла, нефтегазодобычи, о создании специальных институтов и структур международного экономического сотрудничества в виде зоны промышленного взаимодействия, состоящей из российской и норвежской акватории и территории, об организации инновационного центра и бизнес-инкубатора для норвежских компаний, вовлеченных в такое сотрудничество. В документе речь идет также о междисциплинарном сотрудничестве исследователей Арктики, институтов Норвегии и России в области социологии, права, естественных наук во имя обмена знаниями. Упоминается возможность передачи России норвежских компетенций и опыта в создании акваториального

Особое место имеет региональный уровень международного экономического сотрудничества полярных федераций (США, Канада, Россия). Например, в период масштабной децентрализации экономической и политической власти в России в 1990-е годы именно северные и арктические регионы выступали основными инициаторами совместных проектов, предприятий, экономических и культурных мероприятий с иностранными партнерами в Арктике – первоначально в рамках приграничного сотрудничества, но также и шире. Автору пришлось стать непосредственным участником такого научного сотрудничества между Северо-Восточным регионом России и штатом Аляска в первой половине 1990-х годов, а потом вести совместный трехлетний проект, финансируемый фондом "Евразия", по трансферу опыта социально-экономического развития штата Аляска как северной территории российским северным и арктическим регионам.

В этот период руководители российских арктических регионов четко дифференцировались по типу открытых к международному экономическому сотрудничеству, готовых к широкому партнерству с зарубежными партнерами и по типу закрытых для такого сотрудничества, под флагом защиты геополитических интересов России стремящихся всемерно ограничить и сузить формат и наполнение международного экономического сотрудничества полярных территорий.

5. The Norwegian government's High north strategy. 2006.

Контраст этих моделей руководства был особенно очевиден, когда в одном и том же регионе (например, в Чукотском автономном округе) в течение 10 лет две команды руководителей исповедовали абсолютно разную философию в отношении международных экономических связей. Несмотря на все риски первой модели регионального руководства (например, проникновение иностранных партнеров в чувствительные в оборонном смысле территории и ареалы), она давала возможность получить новый опыт, новое знание, новые компетенции и технологии для развития российского Заполярья.

Рассмотрим на примере конкретного северного региона России, как разворачивалось международное экономическое сотрудничество с другими северными регионами мира. Первоначальное формирование политики региона в сфере внешнеэкономических связей началось с момента радикальных экономических реформ и политической децентрализации, то есть с 1992 года. В последующем 20-летнем периоде международного экономического сотрудничества можно выделить три этапа.

Первый этап (1992–1997 годы) – *становление и расширение* внешних контактов по всем направлениям: увеличение количества зарубежных регионов-партнеров, вовлеченных в сотрудничество структур региональной власти; первые международные контакты муниципальных образований. В этот период внутри региональной власти было создано специальное подразделение, ответственное за внешние экономические связи. Аналогичные процессы происходили и во многих других арктических и северных регионах России. В результате активного налаживания первых контактов с международными организациями северные и арктические регионы России вступили в международную ассоциацию “Северный форум”.

Второй этап (1998–2002 годы) – *углубление* внешних связей региона в результате принятия базовых региональных законов, интенсивного взаимодействия комитета по внешним связям с подразделениями таможни, активной работы по заключению и экспертизе международных контрактов, финансируемых из регионального бюджета. В этот период начинали реализовываться международные программы обучения, например российско-канадская программа INRIPP “Институциональное строительство для коренных малочисленных народов Севера России” в Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах. В его рамках специалисты региональной и муниципальной власти, представители общественных организаций прошли обучение в Канаде. Результатом программы стало создание региональной национальной корпорации общин коренных малочисленных народов Севера.

Третий этап (с 2002 года по настоящее время) – *значительное расширение* масштабов международного сотрудничества и его диверсификация по многим старым и новым направлениям. Возникает неотложная задача конструктивно переработать внешние связи арктических регионов России в динамичное устойчивое развитие, превратить их в активный фактор прогрессивных структурных преобразований и технологической модернизации, обеспечить в результате их оптимизации кратное увеличение видов экспортной деятельности и фирм-участников, объема привлекаемых иностранных инвестиций, открыть новые рынки технологических и институциональных инноваций, эффективных для укоренения на местной почве.

Для многих полярных регионов России, даже активно вовлеченных во внешнеэкономическое сотрудничество с другими полярными территориями, характерна недостаточная экономическая отдача от внешних связей в виде прямых иностранных инвестиций, новых рабочих мест, повышения дохода окружного бюджета, реального дохода домохозяйств. Ввиду колоссального значения внешних связей для открытой экономики арктических регионов России, особенно важна максимально широкая трактовка самих внешних связей – не просто как внешней торговли, но как вещественных, энергетических, финансовых и информационных потоков (мигрантов, товаров, ресурсов, энергии и информации), рассматриваемых в целостности, совокупно.

Одним из основных направлений привлечения иностранных инвестиций в экономику арктических регионов России является создание предприятий с иностранными инвестициями в виде долевого участия. Наиболее крупные предприятия с иностранными инвестициями обычно создаются в ресурсном секторе арктической экономики. Значение предприятий с иностранными инвестициями не исчерпывается количественными показателями новых рабочих мест и налоговых платежей в местные бюджеты. Они способствуют передаче нового знания на производства, повышают качество обучения, являются проводниками наукоемкого сервиса для базовых отраслей экономики арктических регионов России.

Общими недостатками внешнеэкономического сотрудничества российских полярных регионов, как показывает опыт последних двух десятилетий, являются: моносырьевая структура внешней торговли; недостаточная вовлеченность предприятий малого и среднего бизнеса в сферу внешнеэкономической деятельности и слабая информационная поддержка их работы со стороны государственных структур; отсутствие перечня проработанных в соответствии с международными стандартами инвестиционных проектов, промышленных зон, имеющих развитую инфраструктуру, готовых для размещения средних по инвестиционным затратам проектов иностранных инвесторов; недостаточная развитость систем контроля качества продукции типа ИСО-9000+ и мировой сертификации товаров и услуг (нет целенаправленной работы в этом направлении); недостаток специалистов по внешним связям (менеджеров, логистов, инженеров, юристов со знанием иностранного языка, маркетологов и др.) и, как результат, отсутствие опыта успешной реализации крупных инвестиционных проектов с участием иностранного капитала у большинства полярных регионов.

Несколько приоритетных задач выдвигается в международном экономическом сотрудничестве арктических регионов России с зарубежными партнерами. Необходимо, чтобы эта работа была прагматически сориентирована на решение острых экономических и социальных проблем их развития этих регионов. Очень важно, чтобы данное сотрудничество работало на формирование их позитивного имиджа и укрепление инвестиционной привлекательности. Работа субъектов внешнеэкономических связей должна эффективно координироваться специальной структурой региональной власти. Но для этого необходимо постоянное повышение квалификации кадров, курирующих внешние связи, и совершенствование инфраструктуры внешних связей. Здесь проблема состоит в том, что региональные структуры (торгово-промышленная

палата, фонд поддержки предпринимательства, университет, статуправление и др.), которые потенциально могли бы войти в единую сеть партнеров, стать составными элементами единой инфраструктуры внешнеэкономического сотрудничества, на деле осуществляют взаимодействие между собой и со структурами региональной власти, ответственными за международные связи, на нерегулярной, спонтанной основе.

Для многих полярных регионов стоит задача систематизировать пока разрозненные базы данных о внешнеэкономических связях разных ведомств в одну интегральную, организовать выборочные опросы субъектов международной деятельности – по телефону и путем почтовой рассылки опросных анкет, как это принято в деятельности зарубежных и некоторых российских региональных комитетов по внешним связям. Конечно, важнейшая задача – повышение эффективности бюджетных расходов в процессе осуществления внешних связей и обеспечение экономической безопасности полярных регионов во внешних связях.

Представляется, что *муниципальный* уровень международного экономического сотрудничества имеет наибольшее значение. Наиболее активно он развивается в унитарных полярных странах. В федеративных странах он обычно скован (находится в тени партнерств арктических регионов). Именно поэтому остановимся более подробно на пока нереализованном потенциале международного экономического сотрудничества российских полярных городов.

В Российской Арктике можно выделить три типа городов: крупные административные центры с диверсифицированной экономикой, развитыми научно-образовательными структурами, со средним сегментом промышленного производства, значительным размером местного бюджета; монопрофильные города разного размера, для которых характерны значительные объемы промышленного производства; наиболее экономически слабые портовые города. Для крупных административных центров важно стать полноценными инновационными, университетскими центрами, способными к диффузии инноваций на значительную окрестную территорию. Монопрофильным городам важно преодолеть индустриальное наследие, комфортазировать и разнообразить местную социальную среду и экономику для придания большей устойчивости социально-экономическому развитию. Для портовых городов конструктивным может быть создание интеллектуальных логистических комплексов, центров комплексной безопасности по трассе Северного морского пути, включающих службы прогнозирования. Именно на решение этих задач и должно быть направлено развитие внешнеэкономических связей городов российского Заполярья.

Несмотря на существование трех типов российских арктических городов, каждый из которых обладает явной спецификой, у них есть и общие задачи: развитие малого предпринимательства и диверсификация экономики; сокращение доли временного и ветхого жилья и жилищное строительство на основе новых технологий и материалов; масштабное внедрение технологий теплоэнергоэффективности в коммунальную сферу; адаптация городской экономики и социальной сферы к неизбежному процессу старения населения.

В обычных городах малый бизнес традиционно понимается как гарант занятости населения, гибкости, в ряде слу-

чаев инновационности местной экономики. Но для монопрофильного северного ресурсного города его роль иная. Малый бизнес является здесь важнейшим фактором диверсификации местной экономики, создания нового облика и нового имиджа города. Его развитию мешают специфические местные барьеры, связанные с зарплатными контрастами между крупными и малыми предприятиями; большей лояльностью местной власти в отношении градообразующих, а не малых хозяйствующих субъектов; эгоистическим, монопольным экономическим поведением самого градообразующего предприятия, не готового уступать часть рынка малым субъектам экономики. Как показывают примеры приграничных северных российских

ТАБЛИЦА 2
**РЕЙТИНГ РЕГИОНОВ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ
МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В 2009 ГОДУ**

РЕГИОН	РАНГ	ЗНАЧЕНИЕ ИНДЕКСА
Краснодарский край	1	10,0
Санкт-Петербург	2	8,9
Москва	3	8,1
Калининградская область	4	7,0
Ставропольский край	5	5,2
Свердловская область	6	4,7
Сахалинская область	7	4,6
ХМАО – Югра	8	4,6
Магаданская область	9	4,4
Московская область	10	4,2

регионов, международное сотрудничество в вопросах передачи передовой техники, инфраструктурной, финансовой, институциональной поддержки предпринимательства способно существенно продвинуть уровень развития территории.

Так, в результате многих лет обучения аляскинским техникам развития и поддержки предпринимательства в Российско-американском учебно-научном центре бизнеса в Магадане⁶ Магаданская область (в которой основная часть малых предприятий формируется в областном центре) вошла в десятку российских лидеров развития малого предпринимательства по рейтингу НИСИПа⁷ в 2009 году (табл. 2). Важно использовать зарубежный опыт выращивания малых предприятий в энергоаудите, технологических решениях по теплоэнергобережению, малом ресурсном бизнесе.

Другое приоритетное направление для сотрудничества российских арктических городов – новые технологии и мате-

6. Данный опыт подробно изложен в монографии Пилясова А.Н. и Таланова С.Г. "Малый бизнес Магаданской области (оценка ситуации, секторная структура, меры поддержки)". (Магадан: Российско-Американский учебно-научный центр бизнеса, 1997).

7. Научный институт исследования предпринимательства.

риалы жилищного строительства. Жилье в арктическом городе играет совершенно исключительную роль. Оно прямо связано с доминирующей в местном сообществе установкой на временное или длительное проживание. Если доля ветхого жилья велика, почти нет индивидуального жилого строительства, это может быть признаком доминирующей установки на временное проживание. С другой стороны, перелом ситуации с жилищной безопасностью к лучшему способен поломать установку местного сообщества на временное проживание. Использование опыта (например, канадской корпорации по строительству жилья в Йеллоунайфе) северного, в том числе деревянного, домостроения, строительства небольших гостиниц в российских заполярных и северных городах является исключительно важным для формирования комфортной городской среды. Его применение необходимо расширять географически и внедрять совместно с другими новыми технологиями арктического домостроения, воспринятыми у зарубежных полярных городов.

Российские полярные города имеют огромный потенциал (резервы) в уменьшении расходов тепловых и энергетических ресурсов, укреплении теплоэнергоэффективности местного коммунального хозяйства и бюджетной сферы. Речь идет о системе технологических, институциональных и финансовых мер, направленных на коренной перелом в тенденциях расточительного использования завозимых за сотни километров энергоносителей и котельного топлива и переход на местные источники тепловых и энергетических ресурсов там, где это возможно и экономически оправданно. Такая система уже построена во многих зарубежных городах, и целесообразно ее поэтапно внедрять в российских условиях.

И российские и зарубежные полярные города сталкиваются в последние годы со сходными демографическими тенденциями: постепенным старением населения; нарастающим численным преобладанием женщин в возрастных когортах от 40 лет; нередким уменьшением численности за счет отрицательного сальдо миграции, которое не компенсируется естественным приростом. В будущем следует ожидать укрепления тенденций роста доли лиц старше трудоспособного возраста, поскольку, с одной стороны, в когорту пенсионеров будет входить относительно более многочисленное поколение, рожденное в послевоенный период беби-бума 1950-х и 1960-х годов; с другой стороны, ожидается рост средней продолжительности жизни этой категории населения, а в трудоспособный возраст будет вступать относительно малочисленное поколение детей 1990-х годов. Использование опыта и техники зарубежных, прежде всего скандинавских, периферийных северных городов в предоставлении услуг пожилым жителям (например, в муниципалитете Кируна) может быть исключительно плодотворным в российских условиях.

Общность проблем российских и зарубежных полярных городов – при всех различиях, вызванных десятилетиями развития в индустриальных экономических системах, основанных на разных схемах прав собственности на основные материальные и природные активы, – стимулирует использование института побратимства в международном экономическом сотрудничестве между ними. К сожалению, пока этот инструмент формирования партнерских сетей муниципального уровня используется крайне робко и недостаточно. Даже самые бюджетно мощные российские города Заполярья очень

редко имеют побратимские, долгосрочно оформленные партнерские отношения с зарубежными арктическими городами. Между тем этот формат отношений выводит международное сотрудничество российских полярных городов на новый, более масштабный, системный и комплексный уровень.

Нужно отметить и самый *первичный – атомарный* – уровень международного экономического сотрудничества в Арктике – партнерство некоммерческих структур и физических лиц, бизнеса и корпоративных структур. В связи с той особой ролью, которую играют университеты в новой экономике, основанной на инновациях и знаниях, отдельно отметим здесь их международное сотрудничество.

Российские полярные университеты Мурманска, Норильска, Якутска взаимодействуют в сфере образования, науки и культуры с международными научно-образовательными организациями, с Университетом Арктики. Обмен опытом происходит в процессе совместных проектов и международных семинаров. Но представляется, что потенциал форм и глубины международного сотрудничества этим не исчерпывается. Университеты способны придать новое качество внешним связям арктических городов и регионов в результате неформального доверительного общения с иностранными партнерами на своих площадках (что невозможно, например, в стенах официальных правительственных структур), увеличить интеллектуальный заряд партнерских мероприятий.

Очень поучительным примером “атомарного” сотрудничества на уровне отдельных арктических структур является 20-летний опыт международного сотрудничества Всероссийской ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, в результате которого были рождены десятки малых национальных предприятий (общин, фермерских хозяйств и др.), восприняты зарубежные техники и технологии поддержки аборигенного предпринимательства.

Другой пример атомарного сотрудничества физических лиц – открытие российским геологом Николаем Похиленко в 1994 году месторождения алмазов на оз. Снэп-Лейк в Северо-Западных территориях Канады. Представитель российской геологической школы содействовал радикальным сдвигам в структуре местной экономики, многократно увеличению ее доходной базы и повлиял на изменение состава основных игроков на мировом рынке алмазов.

Норвежско-российская логистическая компания “Чуди”, которая одновременно базируется в Киркенесе и Мурманске, специализируется в международных арктических перевозках и обеспечении таможенной очистки грузов. Ее активность в продвижении Северного морского пути как привлекательной транзитной трассы для регулярных перевозок топливно-энергетических и минерально-сырьевых ресурсов между Европой и Азией исключительно конструктивна. Компания прагматично использует объективные тенденции последнего времени: уменьшение площади распространения льдов в Северном Ледовитом океане под влиянием потепления климата в последние два десятилетия; высокие цены на природные ресурсы и глобальные территориальные дисбалансы между местами основного потенциального прироста добычи энергоносителей и их увеличивающегося потребления (то есть между циркумполярным и Азиатско-Тихоокеанским регионами), усиливающиеся угрозы пиратства в южных морях, на альтернативных тран-

зитных путях транспортировки углеводородов в Азию. Фирма сосредотачивает основные усилия на упрощении институциональной оснастки международных транзитных перевозок по трассе Северного морского пути, на постепенном формировании глобального рынка арктических транзитных перевозок.

С российской стороны на эти же задачи нацелена деятельность некоммерческого партнерства “Ассоциация пользователей Северного морского пути”, которое осуществляет маркетинг этой трассы для крупных международных корпораций, занятых добычей природных ресурсов Арктики (например, для корпорации “Нана”, разрабатывающей месторождение Ред Дог на севере Аляски), чтобы добиться переориентации их грузопотоков с традиционных, окружающих на более короткий маршрут в Северном Ледовитом океане.

К сожалению, мало что известно про международное сотрудничество крупных ресурсных корпораций в Арктике, хотя пример Штокмановского проекта, в освоении которого предполагается участие норвежской и российской корпорации, является позитивным и пионерным для Российской Арктики.

ФУНДАМЕНТАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ (СПЕЦИФИКА) АРКТИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Идеал В.В. Маяковского “чтобы в мире без россия, без латвий жить единым человеческим общежитием”, похоже, наиболее близок к реализации именно в Арктической зоне. В сравнении с другими макрорегионами мира в последние два десятилетия международное сотрудничество здесь идет наиболее активно и эффективно. Какие же особенности Арктической зоны и ее сообществ определили новейший успех полярных экономических (и шире – гуманитарных) партнерств?

Во-первых, это общие черты экономического поведения местных сообществ – опора на нерыночные факторы доверия, социального капитала в хозяйственных сделках, межфирменной контрактации. В мире низкоплотных пространств, экстремальных природных условий приоритет получают ценности кооперативности, а не конкуренции. Изучение нами фольклора коренных малочисленных народов Севера России выявило безусловную ценность щедрости, дарения и отдаривания, табу на жадность, которые императивно звучат во многих сказках, рассказах, поэмах представителей этих народов⁸.

Для международного сотрудничества очень важны исходная открытость арктических сообществ, готовность к дальним связям, к восприятию внешней информации, толерантность к новым мигрантам.

Во-вторых, как показывает история человечества, международное экономическое сотрудничество в пределах одной широтной зоны всегда имеет имманентно встроенные, объективные благоприятные предпосылки, в отличие от сотрудничества народов и стран, проживающих, например, на одном меридиане. На это обратил внимание Дж. Даймонд в своей книге “Пушки, микробы и сталь”. Ориентация оси континентов, по его мнению, влияет на скорость распространения экономических

и технологических инноваций (домашние растения и животные, колесо, письменность, другие изобретения человечества).

Места, которые расположены на той же широте, на востоке и на западе друг от друга, имеют общую продолжительность дня и сезонные вариации, сходные температурные, дождевые режимы, а часто и типы растительности. Поэтому скорость диффузии аграрных и технологических инноваций из мест их первоначального генерирования была высокой на распростертом широтно Евразийском континенте. В свою очередь, непохожие климатические условия, видовые различия растительности и животного мира останавливали проникновение новшеств с юга на север и с севера на юг в меридионально вытянутых Северной и Южной Америке⁹.

Естественная общность территорий Арктической зоны облегчает перенос технологий, компетенций и институтов из одной страны в другую. Современное циркумполярное экономическое сотрудничество и широкий международный трансферт знания могут служить аналогом аграрного и технологического сотрудничества народов Евразии в древности.

Если народы и государства расположены вдоль одного меридиана, то полноценное аграрное сотрудничество просто невозможно: для отработки и внедрения новшеств нужно иметь несколько независимых экспериментальных площадок в каждой широтной зоне. Например, в Алтайском крае, расположенном в семи ландшафтных зонах, необходимо иметь для каждой свой опытный полигон растениеводства.

В-третьих, арктическим международным партнерствам очень помогает тот факт, что само число полярных стран (и стран, входящих в Арктический совет) очень невелико. Их всего восемь. При таком количестве договороспособность участников существенно увеличивается, коммуникацию можно вести на консенсусной основе, то есть приходя ко всеобщему согласию по предлагаемым международным нормам и правилам. Для межгосударственных отношений семь-восемь – это число Данбара, которое определяет предельный размер поселения, когда каждый знает каждого, и потому не требуются государственные институты принуждения и контроля (полиция, пожарная охрана), поскольку работают силы самоорганизации местного сообщества.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ АРКТИЧЕСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Этот эффект трудно оценить формальными методами. При подготовке проекта Стратегии развития Арктической зоны России¹⁰ мы попытались определить его как разницу между инновационным и инерционным сценариями. Особенность нашего подхода состояла в том, что мы обозначили развилку между двумя траекториями развития Российской Арктики не в терминах “меньше-больше” экономического роста, валового регионального продук-

9. Diamond Jared. Guns, germs and steel. The Fates of Human Societies. NY: Norton and Company, 2005. P. 188.

10. Выражаю благодарность коллегам В.Н. Разбегину, А.М. Коновалову, И.В. Гришиной, В.И. Павленко и др., совместно с которыми осуществлялась разработка этого документа.

8. Более подробно про общие черты экономического поведения арктических сообществ см.: Пилясов А.Н. Арктическое Средиземноморье: предпосылки формирования нового макрорегиона // ЭКО. 2010. №10. С. 54–75.

та, занятости, но как столкновение двух идеологических, ценностных позиций: за или против Арктического средиземноморья? Мы исходили из того, что в Арктике успех современного экономического развития в значительной степени зависит от того, как здесь налажено межгосударственное экономическое сотрудничество, результатом которого является плодотворный трансферт технологий, компетенций и институтов. “За” означало, что полярные страны придерживаются политики партнерства и сотрудничества в циркумполярной зоне, “против” – что преобладают тенденции конфронтации и обособленного развития арктических территорий разных стран.

ского шельфа оказывается неудачной. Конъюнктура мировых цен на основные группы добываемых в Арктике природных ресурсов останется благоприятной, но будет неустойчивой.

Данный сценарий отражает пролонгацию действующих в настоящий период тенденций в ключевых отраслях экономики Арктики и основывается на консервативных оценках прогнозного роста основных показателей Арктической зоны. По причинам задержки сроков начала реализации мегапроекты очень слабо воздействуют на экономические параметры развития Российской Арктики.

Предполагается, что темпы роста валового продукта входящих в Арктическую зону территорий (принимаются

ТАБЛИЦА 3

ОСОБЕННОСТИ СЦЕНАРНЫХ УСЛОВИЙ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ (УРОВЕНЬ 2020 ГОДА)

ПОКАЗАТЕЛЬ	ИНЕРЦИОННЫЙ	ИННОВАЦИОННЫЙ
ВНЕШНИЕ УСЛОВИЯ		
Ежегодный рост национальной экономики, %	2,5	5,0
Инфляция годовая, %	4,0	3,5
Цена за баррель нефти Urals, долларов	Ниже 50	Выше 75
ВНУТРЕННИЕ УСЛОВИЯ		
Рост ВРП к уровню 2008 года, % (в сопоставимых ценах)	125	185
Объем добычи нефти на шельфе, млн т	3–5	10
Объем добычи газа на шельфе, млрд куб. м	1,5	40,0
Грузооборот Северного морского пути, млн т	5–7	30–35
Численность населения Арктической зоны России, тыс. человек	1500	1650
Уровень безработицы (по методологии МОТ), %	Более 10,0	5,0

Ключевыми внешними факторами, которые оказывают существенное влияние на развитие Российской Арктики в прогнозный период до 2020 года, являются степень включенности ее в систему глобальных товарных и информационных обменов, миграционных потоков; конъюнктура мировых рынков энергоносителей; связи с российскими интеллектуальными центрами; общая макроэкономическая ситуация в Российской Федерации; действия федеральных властей в области недропользования, социальной и финансово-бюджетной политики; поведение российских и иностранных ресурсных корпораций.

Ключевыми внутренними факторами являются динамика природно-ресурсного, человеческого потенциала, структурные сдвиги самой экономики арктических территорий России, инфраструктурная обеспеченность, сложившаяся система расселения, демографическая и этнокультурная ситуация.

Инерционный сценарий предполагает конфликт интересов полярных стран и усиливающуюся конкуренцию между ними за богатые природными ресурсами спорные зоны. Усиливается давление в отношении российского присутствия на архипелаге Шпицберген. Попытка России добиться юридического признания новой северной границы своего Арктиче-

ского шельфа для 2012–2020 годов **ниже** среднероссийских, определенных в Концепции долгосрочного развития Российской Федерации), реальных подушевых доходов населения, бюджетных доходов будут следовать в фарватере тенденций, сложившихся в Арктике перед мировым кризисом 2008–2010 годов, а ожидаемые структурные сдвиги в арктической экономике будут происходить медленно.

Из всей совокупности крупных строек национального и мирового значения в зоне Арктического шельфа будут реализованы проекты освоения Штокмановского и Приразломного месторождений, и значительно позднее, чем предполагается сегодня. Остальные мегапроекты по причинам недостаточного финансирования со стороны федерального бюджета и крупных отечественных и иностранных корпоративных инвесторов будут отложены за прогнозный период.

Потеря численности населения ввиду оттока трудоспособных граждан и пенсионеров будет продолжаться. Рост безработицы, по методологии МОТ, в арктических регионах будет достигать до 12–14%. Контрасты между развитием динамичного западного и депрессивного восточного секторов Арктической зоны существенно возрастут.

Инновационный сценарий развития Арктической зоны предполагает тесное сотрудничество полярных стран в совместном освоении крупных месторождений российского арктического шельфа и потому значительно более быстрые, чем в инерционном варианте, темпы его освоения. Конъюнктура мировых рынков энергоносителей будет благоприятной с вышательным трендом цен на нефть и газ в течение 2010–2020 годов. Данный сценарий основан на оптимистических оценках развития ключевых отраслей и секторов арктической экономики с учетом реализации основных инвестиционных проектов в топливно-энергетическом комплексе и транспортной инфраструктуре. Сценарий исходит из возможности реализовать весь намеченный план стратегических мероприятий в предельно благоприятных внешних и внутренних условиях: при высоких мировых ценах на энергоносители, динамичном развитии национальной экономики, успешно осуществляемой модернизации предприятий базового, инфраструктурного и сектора услуг в арктических регионах в направлении постиндустриального уклада и экономики, основанной на знаниях. Реализация инновационного сценария базируется на мощном притоке инвестиций посредством привлечения средств отечественных и иностранных корпоративных инвесторов, ресурсов государственных институтов развития.

Характерными чертами инновационного сценария станут, с одной стороны, последовательная реализация существующих конкурентных преимуществ на базе рационального использования природно-ресурсного потенциала арктических территорий, с другой стороны, проявление нового качества экономического роста, основанного на влиянии новых технологий в различных отраслях хозяйства и ускоренном развитии информационно-коммуникационного комплекса и подсектора арктических интеллектуальных услуг.

Темпы развития Арктической зоны будут **выше** среднероссийских за счет реализации нескольких крупных промышленных и транспортных мегапроектов. Будет начато освоение Штокмановского, Приразломного месторождений-гигантов, а также Поморского, Долгинского, Варандей-море и Медынского-море. В результате добыча нефти со всех шельфовых месторождений в 2020 году составит около 10 млн т, газа – около 40 млрд куб. м (табл. 3). Начнется освоение Бованенковского месторождения на Ямале и продолжится прокладка новых магистральных газопроводов Ямал – Европа.

Предполагается радикальная модернизация Северного морского пути и наращивание грузооборота на нем до 30–35 млн т ежегодно за счет продукции новых шельфовых объектов и первых транзитных потоков из Европы в Японию и Корею.

К концу периода в Арктике начнется реализация комплексных проектов “Урал Промышленный – Урал Полярный” и строительства железнодорожной магистрали “Белкомур”.

В обоих сценариях экономические показатели Арктической зоны в прогнозируемой перспективе будут главным образом зависеть от динамики ресурсных комплексов, доля которых в структуре ВРП останется определяющей. В инновационном сценарии прогнозируются более позитивные тенденции поведения основных показателей социально-экономического развития: рост численности занятых, более быстрое увеличение реальных денежных до-

ходов населения, существенный рост валового продукта, добычи нефти и газа, активное развитие новых видов экономической деятельности – морской биотехнологии и марикультуры, газопереработки и газохимии, интеллектуального производственного сервиса. В обоих сценариях не предусматривается существенное увеличение численности населения Российской Арктики ввиду сокращения численности трудоспособного населения России в этот период. Предполагается, что повышение производительности труда и привлечение вахтовых работников из стран СНГ станут компенсаторами неблагоприятной ситуации с динамикой трудовых ресурсов в 2010-е годы.

Максимальные риски для Арктики представляет инерционный сценарий, который способствует лишь частичному раскрытию имеющегося потенциала зоны. И только инновационный сценарий способствует максимальной актуализации ее конкурентных преимуществ. Но его реализация существенно зависит от интенсивности международного экономического сотрудничества полярных стран.

БУДУЩЕЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АРКТИКЕ

Идеи глобального единства ландшафтов и народов, находящихся в полярной зоне, как объективной необходимости их тесного сотрудничества между собой высказывались очень давно. Среди отечественных исследований XX века можно отметить работы А.А. Григорьева и В.Б. Сочавы по Субарктике¹¹. После завершения холодной войны и под влиянием глобальных изменений климата полярные территории стали более открытыми для сотрудничества друг с другом, поэтому современный этап представляется очень благоприятным для практической реализации этих идей.

По своему значению арктическое международное экономическое сотрудничество выходит за пределы собственно Арктической зоны. На фоне локальных конфликтов и конфронтации на Ближнем Востоке, в Африке и Азии его беспрецедентная скорость и энергия в последние два десятилетия могут стать позитивным примером и уроком для человечества. Арктическая зона сегодня (даже не имея для этого специального юридического статуса) стала опытной лабораторией международного сотрудничества.

В этих условиях задача России – укреплять и поддерживать это сотрудничество на всех уровнях, между различными структурами, институтами и физическими лицами – во имя диверсификации экономики полярных территорий, усиления ее инновационного характера, укрепления их инвестиционной привлекательности и улучшения качества человеческих ресурсов Российской Арктики в результате активного трансфера технологий, нового знания, информации, опыта из соседних полярных стран.

11. Григорьев А.А. Субарктика, 2-е изд. М.: Географиз. 1956; цикл работ В.Б. Сочавы в сборниках Института географии Сибири и Дальнего Востока 1960–1970-х годов.

АРКТИКА – АРЕНА МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОТИВОРЕЧИЙ И ЦЕНТР ГЛОБАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ



Валерий Владимирович Лукин
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ФГБУ “АРКТИЧЕСКИЙ
И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НИИ”, НАЧАЛЬНИК
РОССИЙСКОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ

ТРАДИЦИОННО АРКТИКОЙ ЗАНИМАЛИСЬ ТЕ ГОСУДАРСТВА, КОТОРЫЕ НЕПОСРЕДСТВЕННО НАХОДЯТСЯ В ЭТОЙ ПОЛЯРНОЙ ОБЛАСТИ ЗЕМЛИ.

ОДНАКО МНОГИЕ РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ МИРОВОГО СООБЩЕСТВА ВСЕ АКТИВНЕЕ РАССМАТРИВАЮТ АРКТИКУ КАК СФЕРУ СВОИХ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ, ПЫТАЯСЬ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ОБОСНОВАНИЯ ЭТИХ ЦЕЛЕЙ ОБЩЕПРИНЯТЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА. ПОДОБНЫЙ ПОДХОД ВЫЗЫВАЕТ АКТИВНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ СРЕДИ АРКТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ, ВЛОЖИВШИХ В ИЗУЧЕНИЕ И ОСВОЕНИЕ ЭТОГО РЕГИОНА ОГРОМНЫЕ МАТЕРИАЛЬНЫЕ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ.

В СТАТЬЕ ПРЕДСТАВЛЕНА ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОБЛЕМЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ПРИТЯЗАНИЙ В АРКТИКЕ.

Рубеж XX–XXI веков характеризуется активным развитием процессов глобализации международных отношений на планете. Общеизвестно, что наибольшего развития они достигли в сферах международной торговли, информационных технологий, финансов, трудовых ресурсов, иммиграционных и таможенных услуг, науки и культуры. Активизируются действия по созданию новых межгосударственных, политических, экономических и военных союзов. Все это способствует интеграции усилий разных стран в решении общих задач по развитию общественного прогресса. В то же время хорошо известны и определенные негативные тенденции, которые сопровождают объединение государств с различным образовательным, духовным, культурным и, главное, экономическим базовым уровнем. Наглядной иллюстрацией этого стал современный экономический кризис в южных странах Европейского союза (Греция, Испания, Португалия, Италия). В различных районах земного шара продолжают сохраняться и создаются новые очаги напряженности в международных отношениях, которые нередко сопровождаются возникновением вооруженных конфликтов. Достаточно вспомнить последние события в странах Северной Африки, Ближнего Востока, Центральной Азии, а также события последних дней – китайско-японский конфликт вокруг группы необитаемых островов в Восточно-Китайском море. Как правило, причиной этому служит борьба за перераспределение пользования природными ресурсами. Несмотря на развитие методов альтернативной энергетики, углеводородные и минеральные полезные ископаемые продолжают оставаться одним из важнейших аргументов развития современной промышленности и экономики. В связи с этим повышенное внимание привлекают те районы планеты, которые находятся вне территорий суверенных государств – членов ООН. Одним из них является Арктика, вернее та ее часть, которая находится под водами Северного Ледовитого океана. Традиционно Арктикой занимались те государства, которые непосредственно находятся в этой полярной области Земли. Однако многие развитые страны мирового сообщества все активнее рассматривают Арктику как сферу своих национальных интересов, пытаясь использовать для обоснования этих целей общепринятые инструменты международного права. Подобный подход вызывает активное сопротивление среди арктических государств, вложивших в изучение и освоение этого региона огромные материальные и человеческие ресурсы. Рассмотрим эту проблему мирового сообщества в контексте ретроспективы развития национальных и глобальных интересов мирового сообщества.

Арктика уже более трех столетий находится в сфере внимания международного сообщества. Число активных участников “Арктического клуба” и области приложения их практических действий зависят от сложившейся в мировом сообществе геостратегической обстановки и конкретных геополитических региональных интересов стран. После открытий, сделанных испанскими, португальскими и британскими мореплавателями в Южной и Северной Америке, а также первого кругосветного плавания Ф. Ма-

геллана Великобритания, Нидерланды и Дания приступили к активным поискам северо-восточного и северо-западного проходов из Атлантического океана в Тихий, через воды Северного Ледовитого океана. В 1554 году в Лондоне была создана “Московская компания” для торговли с Россией, в задачу которой кроме этого входил поиск новых путей в Индию и Китай. Арктика была одним из самых перспективных районов такого поиска. Впоследствии к этим трем европейским странам присоединились мореплаватели из России, Норвегии, Швеции и Австро-Венгрии. В XVIII – начале XX века ими были описаны берега северных территорий и открыто большое количество островов, проведены первые гидрографические изыскания, созданы полярные поселения с европейским населением. Однако сложнейшие ледовые условия плавания по вновь проложенным северным трассам создавали непреодолимые препятствия для успешного решения навигационных задач, тем более для обеспечения перевозки грузов из европейских портов на Дальний Восток или тихоокеанское побережье Северной Америки и обратно в Европу.

Первое успешное сквозное плавание из Баренцева моря в Берингово было совершено в 1878–1879 годах шведским полярным исследователем А.Э. Норденшельдом на парусно-моторной шхуне “Вега”. Для преодоления пути вдоль северного побережья Евразии ему потребовалось провести одну зимовку в припайном льду. Только в 1932 году советский ледокольный пароход “Сибиряков” первым в мире преодолел трассу за одну летнюю навигацию. Вскоре в 1934 году отечественный ледорез “Ф. Литке” выполнил аналогичное плавание уже в западном направлении – из Владивостока в Мурманск. Впервые сквозное плавание по северо-западному проходу из Атлантического океана в Тихий через проливы Канадского арктического архипелага было выполнено норвежской экспедицией под руководством Р. Амундсена на шхуне “Иоа” в 1903–1906 годах. Первым судном, которое совершило плавание в обратном направлении по этому маршруту, стала канадская полицейская шхуна “Сент-Рок” под командованием Г. Ларсена. Выйдя из Ванкувера в июне 1940 года, судно летом 1942 года пришло в порт Галифакс на атлантическом побережье Канады. В июле – октябре 1944 года шхуна “Сент-Рок” впервые преодолела северо-западный проход за одну летнюю навигацию, совершив путь из Галифакса в Ванкувер.

Выдающиеся достижения советских полярных флотов позволили приступить к интенсивному освоению арктического побережья СССР. Здесь создавались крупные поселки, гидрометеорологические и радиостанции, аэродромы и базы полярной авиации, сеть маяков и навигационных береговых знаков. Все это способствовало развитию арктической транспортной инфраструктуры, которая, в свою очередь, создала предпосылки к организации горнодобывающих отраслей промышленности на Полярном Урале, Таймыре, в Якутии, на Колыме и Чукотке. Кроме того, укрепление транспортной сети содействовало усилению обороноспособности нашей страны.

В декабре 1932 года в СССР было создано Главное управление Северного морского пути (ГУСМП) при Совете Народных Комиссаров СССР, которое объединило все

региональные возможности морского, речного и воздушного транспорта в Арктике, гидрометеорологическое и гидрографическое обеспечение его деятельности, развитие горного дела, звероводства, оленеводства и рыболовства, переработку на экспорт лесоматериалов. Основу ледокольного флота СССР в этот период создавали суда, построенные или приобретенные в Великобритании, США и Канаде по заказу правительства царской России в годы Первой мировой войны. Это было связано с необходимостью обеспечения круглогодичной навигации в порт Архангельск для доставки военных грузов из стран Антанты в Россию и зерна, древесины и полезных ископаемых из России ее союзникам. Эта северная трасса была единственной транспортной магистралью, которая связывала Россию с Великобританией, Францией, США и Канадой, так как акватории Балтийского и Черного морей были блокированы военно-морскими силами противников Антанты – Германии, Австро-Венгрии и Турции. Постройка новых ледоколов для обеспечения плавания по трассе СМП была начата на верфях нашей страны в конце 30-х годов прошлого столетия. Два из них (“И. Сталин”, “Л. Каганович”) вступили в эксплуатацию еще перед началом Великой Отечественной войны.

После окончания войны, несмотря на потерю своего самостоятельного статуса и переход ГУСМП в структуру Минморфлота СССР, это управление продолжало активно способствовать укреплению позиций нашей страны в Арктике. Именно в 50–70-е годы XX века морской полярный флот нашей страны достиг своего расцвета. На верфях Финляндии заказывались современные дизельные ледоколы, а начиная с 1957 года отечественная судостроительная промышленность приступила к производству атомных ледоколов, первым из которых стал ледокол “Ленин”, построенный на Адмиралтейских верфях в Ленинграде. В 1975 году был введен в эксплуатацию новый атомный ледокол “Арктика”, ставший головным в серии из пяти аналогичных судов. В последующие годы к нему добавились атомные ледоколы “Сибирь”, “Россия”, “Советский Союз” и “50 лет Победы”. Все они были построены на Балтийском судостроительном заводе в Ленинграде. На финских верфях и в Херсоне и Николаеве строились многочисленные серии судов арктических снабженцев, которые значительно расширили возможности перевозки грузов по трассе СМП. В середине 1980-х годов грузооборот на этой трассе составил около 7 млн т, или 2% от грузооборота, выполняемого транспортными судами Минморфлота СССР. Начиная с 1973 года навигация на трассе Мурманск – Дудинка стала проводиться в круглогодичном режиме. Этому способствовала поддержка ледокольного флота, с помощью которой обеспечивался вывоз продукции Норильского горно-металлургического комбината.

В августе 1977 года атомный ледокол “Арктика” впервые выполнил рейс из Мурманска на географический Северный полюс. Таким образом, этот советский ледокол стал первым в мире надводным судном, достигшим этой знаковой точки земного шара. В последующие годы рейсы атомных ледоколов на Северный полюс стали совершаться по несколько раз в год, правда, с исключительно туристическими

целями. В 2005 году Северного полюса в активном плавании без ледокольной поддержки достигло научно-экспедиционное судно “Академик Фёдоров”. Конечно, это был результат прекрасных технических характеристик судна, опыта полярных плаваний его экипажа, но не следует забывать о значительных изменениях концентрации льдов и их толщине в центральных районах Арктического бассейна, которые начали складываться еще в 1990-е годы.

Переход на рыночные отношения и изменения оборонной доктрины нашей страны, начавшиеся в конце 1980-х годов, значительно повлияли на отношение Правительства Российской Федерации к Арктическому региону. Резко упал грузооборот на трассе СМП, практически исчезли местные воздушные линии, закрывались многочисленные прииски, поселки и гидрометеорологические станции, резко сократилось народонаселение, активно работающее в этом регионе. В этих условиях приходилось искать новые подходы к организации обеспечения государственных интересов в северном полярном регионе планеты. Интерес к использованию трассы СМП проявили страны Юго-Восточной Азии (Китай, Южная Корея, Япония). Они стали организовывать рейсы своих экспедиционных судов в северную часть Чукотского и Восточно-Сибирского морей. В 2010–2012 годах состоялось несколько экспериментальных ледовых проводок крупнотоннажных танкеров под флагами стран неарктического региона по трассе СМП. Намечалась тенденция к коммерциализации этой трассы, что потребовало принятия неотложных мер по государственному регулированию этого вида деятельности. В результате 30 июля 2012 года вышел в свет Федеральный закон №132-ФЗ “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути”.

В середине 1920-х годов серьезную перспективу транспортного освоения Арктики получила авиация, и особенно воздухоплавание. Европейские дирижаблестроители в Германии и Италии к этому времени создали крупногабаритные дирижабли, способные совершать трансконтинентальные перелеты, в том числе и через приполюсный район Арктики. По своим основным техническим характеристикам (грузоподъемность, дальность и безопасность полета) дирижабли того времени значительно превосходили самолеты. Расцвет дирижаблестроения совпал с публикацией американского геодезиста Гарриса, который, сравнивая величину морских приливов на побережье Шпицбергена и Гренландии с аналогичными данными на побережье Аляски, пришел к выводу о наличии в Центральном полярном бассейне обширной суши, которая впоследствии получила гипотетическое название “Земля Гарриса”. Известный норвежский полярный путешественник конца XIX – начала XX века Р. Амундсен проявил страстное желание стать первооткрывателем этой неизвестной земли и присоединить ее к территории Королевства Норвегии. Он смог убедить и заинтересовать в своих планах правительство этой страны, которое помогло приобрести для этой полярной экспедиции новый дирижабль итальянской постройки, получивший название “Норвегия”.

Согласно норвежским планам, дирижабль должен был совершить трансполярный перелет со Шпицбергена на Аляску через акваторию Арктического бассейна, где предполагалось местоположение “Земли Гарриса”. Данный план не мог остаться незамеченным для властей СССР, которые, несмотря на значительные экономические сложности периода восстановления народного хозяйства после окончания Первой мировой и Гражданской войн, находили возможности заниматься вопросами развития Советского Заполярья. В тот период, очевидно, не предполагалось, что Земля Николая II не является самостоятельным географическим объектом, а представляет собой южный отрог гипотетической “Земли Гарриса”. Для того чтобы избежать дальнейших территориальных споров о государственной принадлежности до той поры не открытых земель и островов в Северном Ледовитом океане, Президиум ЦИК СССР 15 апреля 1926 года опубликовал постановление, в котором формулировалось следующее: “Объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианом 32°14'35” в.д. от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-Губы через триангуляционный знак на мысе Кекурском, и меридианом 168°49'30” з.д. от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего о-ва Ратманова и Крузенштерна и группы о-вов Диомида в Беринговом проливе”. Таким образом, СССР устанавливал свой суверенитет над архипелагами Земля Франца-Иосифа, Северная Земля, Новая Земля, о-вом Врангеля, претензии на которые открыто высказывались правительствами Норвегии, США и Канады, а также над новыми землями и островами, которые могли быть открыты в будущем.

Следует отметить, что с точки зрения международного права начала XX века подобный “секторальный раздел” в Арктике был признан некоторыми государствами. Теоретические основы подобного подхода были сформулированы и обоснованы американским юристом Д. Миллером еще в 1916 году. Согласно его идеям, приарктические страны (США, Канада, Дания, Норвегия и СССР) имели право объявить свой суверенитет над неизвестными землями и островами, находящимися в пределах их “арктических секторов”. Укажем, что в первой половине XX века между Норвегией, Данией и Канадой активно развивался спор за территориальное владение Гренландией и некоторых островов и земель Канадского арктического архипелага. Некоторые из этих территориальных споров рассматривались в международном суде, поэтому “секторальный” подход в Арктике с юридической точки зрения делал обоснованным принцип географического подхода к владению неизвестными сухопутными территориями. В результате в 1926 году на отечественных географических картах появился сектор, получивший название “Полярные владения СССР”. Отметим, что текст постановления ЦИК СССР совершенно не упоминает о морских пространствах, расположенных в нем, а конста-

тирует государственный суверенитет СССР над сухопутными областями этого сектора.

Полет экспедиции Р. Амундсена на дирижабле “Норвегия” был успешно выполнен 11–13 мая 1926 года. Никаких неизвестных земель по маршруту перелета его участники не обнаружили. Однако разовый полет не мог утвердительно ответить на вопрос о существовании “Земли Гарриса”. Для этой цели требовались новые воздушные экспедиции. В 1928 году итальянский военный инженер У. Нобиле попытался осуществить новую попытку трансполярных перелетов на дирижабле собственной конструкции “Италия”. Хорошо известно, что эта экспедиция обернулась величайшей трагедией и одновременно подвигом советских моряков, полярников и летчиков, которые спасли членов итальянской экспедиции, оказавшихся без помощи на дрейфующем льду после крушения дирижабля.

В 20–30-х годах прошлого века строительство дирижаблей достигло вершины конструкторской мысли. Несмотря на это мировое самолетостроение продолжало активно развиваться, быстро стирая все технические преимущества, которыми обладали дирижабли той поры перед самолетами. Авиационная промышленность СССР приняла вызов зарубежных коллег, создавая новые типы отечественных военных и транспортных самолетов, предназначенных также и для полетов в Арктике. В начале 1930-х годов конструкторское бюро под руководством А.Н. Туполева приступило к проектированию и строительству опытных образцов самолета АНТ-25РД, предназначенного для установления мирового рекорда дальности беспосадочного перелета, а также в военной версии – в качестве бомбардировщика дальней авиации. Именно на этом самолете предполагалось выполнить беспосадочный перелет из Москвы в США через Северный полюс. После неудачного рейса самолета АНТ-25РД под командованием С. Леваневского в 1935 году новый перелет был выполнен 18–20 июня 1937 года экипажем под командованием В.Чкалова на аналогичном самолете. Новый рекорд дальности полета на самолете АНТ-25РД по этой трассе был установлен 12–14 июля 1937 года экипажем М. Громова. На этот раз он смог долететь до Лос-Анджелеса. Дистанция полета по маршруту Москва – Северный полюс – Портленд составила 10 148 км, а до Лос-Анджелеса – 12 411 км. Для осуществления метеорологического обеспечения этих перелетов 21 мая 1937 года в районе Северного полюса была открыта дрейфующая научная станция “Северный полюс – 1”, вошедшая в историю как льдина папанинской четверки (И. Папанин, П. Ширшов, Е. Фёдоров, Э. Кренкель). Безусловно, в первую очередь эти перелеты показали значительные успехи наших конструкторов, инженеров, техников, рабочих и летчиков, а кроме того, продемонстрировали наличие в СССР сверхдального бомбардировщика.

Развитие полярной авиации достигло своего расцвета, в первую очередь в СССР, США и Канаде, в годы после завершения Второй мировой войны. Именно тогда на дрейфующем льду Арктического бассейна с помощью авиации стали активно создаваться научные и военные станции, аэродромы временного базирования самолетов-перехватчиков и дозаправки дальних бомбардировщиков. Активно

применялись методы океанографических, гидрографических, геомагнитных исследований с помощью самолетов, выполняющих временные посадки на неподготовленные посадочные полосы на дрейфующем льду. Стали строиться бетонные взлетно-посадочные полосы в различных местах арктического побережья для приема авиации различных типов. К концу 1950-х годов СССР и США в Арктике были созданы сети радиолокационного обнаружения воздушных судов вероятного противника. Использование данных систем позволило повысить уровень безопасности полетов воздушных судов в арктическом небе.

Военно-стратегическое значение трассы Северного морского пути стало очевидным еще в период русско-японской войны 1904–1905 годов. Цусимская катастрофа, происшедшая с эскадрой адмирала Рождественского, наглядно показала возможности скрытного и достаточно быстрого изменения дислокации военно-морских сил из Атлантического океана в Тихий по трассе СМП.

Наибольшее значение этот театр военных действий приобрел в годы Второй мировой войны, когда в акватории Баренцева и Карского морей проводились реальные боевые морские операции, а по морским и воздушным трассам СМП из США осуществлялись поставки военных грузов, техники и вооружения для дальнейшего использования войсками Красной армии.

5 марта 1946 года в небольшом американском университетском городке Фултоне бывшим премьер-министром Великобритании У. Черчиллем была произнесена широко известная речь, в которой он призвал западное сообщество к новому крестовому походу против СССР. Эту дату принято считать началом холодной войны, которая завершилась почти через 45 лет. Бывшие союзники по борьбе с фашистской Германией стали непримиримыми противниками. Кратчайшее расстояние между странами-лидерами двух противоборствующих военно-политических систем – СССР и США – находилось в Арктике. К началу холодной войны США уже обладали атомной бомбой и эффективным средством ее доставки – стратегическим бомбардировщиком Б-29. Используя арктические аэродромы Канады, Гренландии, военно-воздушные силы США могли без значительных проблем достигать промышленных районов северо-запада, центральных районов страны и военных центров Поволжья, Урала и Сибири. Если на западном и южном направлениях в СССР уже существовала современная для того времени система противовоздушной обороны, то арктическое направление было практически беззащитно.

В США в конце 1940-х годов стали активно проводиться специальные научные исследования с целью повышения качества метеорологического обеспечения полетов и организации ледовых промежуточных аэродромов для дозаправки стратегических бомбардировщиков, расположенных на дрейфующих ледовых островах. Наша страна адекватно ответила на эти новые вызовы и угрозы. Весной 1947–1948 годов были организованы воздушные высокоширотные экспедиции “Север”, основной целью которых было изучение возможности базирования истребителей-перехватчиков на дрейфующем льду. Изучались возможности строительства ледовых аэродромов в центральных

районах Арктики для базирования или временного приема различных типов истребительной, бомбардировочной и транспортной авиации. Одновременно с этим осуществлялись крупномасштабные научные исследования по изучению гидрографических, океанографических, геомагнитных, метеорологических и гляциологических характеристик Арктического бассейна. Начиная с 1953 года ежегодно на дрейфующих льдах стали организовываться научные станции “Северный полюс”, которые кроме исследовательских выполняли также и оборонные задачи. После появления в нашей стране атомной бомбы (1949 год) и стратегического бомбардировщика Ту-16 (1953 год) и впоследствии Ту-95 (1956 год) Арктика стала наиболее перспективным театром военных действий с применением дальней бомбардировочной авиации между лидерами социалистического и капиталистического лагерей – СССР и США.

С появлением стратегических и баллистических ракет с ядерными боеголовками и развитием береговых систем ПВО использование дальней бомбардировочной авиации в Арктике несколько утратило свою значимость. В 50–60-е годы прошлого века вооруженные силы США и СССР получили новое высокоэффективное оружие – атомные подводные лодки. В 1955 году в США была введена в строй первая подводная лодка подобного типа, получившая название “Наутилус”. В том же году эта лодка впервые совершила трансполярное подводное плавание из Тихого океана в Атлантический, 16 сентября пройдя под географическим Северным полюсом. В 1958 году подобный поход был совершен другой подводной лодкой США – “Скейт”, которая выполнила неоднократные всплытия в полыньях между дрейфующими льдами Арктического бассейна и даже осуществила заход на американскую дрейфующую станцию “Альфа”.

Первая советская атомная подводная лодка – К-3 – была заложена в 1955 году и вступила в строй советского ВМФ в 1958-м, а 17 июля 1962 года при выполнении похода из базы на Кольском п-ове под дрейфующими льдами она всплыла в разводье недалеко от района географического Северного полюса. После этого похода она получила имя “Ленинский комсомол”. В дальнейшем советские атомные подводные лодки неоднократно выполняли различные маршруты под дрейфующими льдами Арктического бассейна, всплывая на поверхность, осуществляя в том числе и заходы на отечественные дрейфующие станции “Северный полюс”.

Во второй половине 1950-х годов атомные подводные лодки военно-морских флотов СССР, США, Великобритании были оснащены стратегическими баллистическими ракетами подводного базирования, что резко повысило эффективность боевого применения этого вида вооружения. Именно атомные подводные лодки с подобными ракетами, находившиеся на боевом дежурстве подо льдами Северного Ледовитого океана, всегда были готовы для нанесения ответного ядерного удара, что долгие годы оставалось главным инструментом сдерживания военно-политических интересов противоборствующих сверхдержав. До настоящего времени не существует никаких средств авиационного или космического обнаружения подводных лодок, находящихся под ледяным покровом, что значительно повышает

эффект боевого применения и скрытность операций. Вполне естественно, что задачи атомного подводного флота независимо от национальной принадлежности требовали проведения специализированных научных исследований по гидрографическому, океанографическому, гидроакустическому, геофизическому, гляциологическому обеспечению задач безопасности подводного мореплавания подо льдом, применения различных средств оперативной связи и навигации, а также использования современных средств оружия и разработки поисковой противолодочной аппаратуры.

Прекращение периода холодной войны привело к значительному изменению военных доктрин России и США и, соответственно, военно-стратегического понимания роли Арктического региона. На первый план государственных интересов в Арктике вышли вопросы разведки и добычи полезных ископаемых, особенно на Арктическом шельфе. По данным современных геолого-геофизических исследований, приведенным в известном американском журнале Science, в Арктике залегают 13% неразведанных мировых запасов нефти и 30% природного газа. Наибольшие объемы таких запасов находятся в недрах континентального шельфа региона. Безусловно, добыча этих энергетических ресурсов в суровых полярных условиях вызывает значительные инженерные трудности и существенно более высокие затраты по сравнению с другими регионами нашей планеты, где традиционно добываются нефть и газ. Однако Арктика остается одним из наиболее перспективных регионов, к которому устремлены интересы не только арктических государств (Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, Финляндия, Швеция, Исландия), но и промышленно и экономически развитых европейских и азиатских стран, среди которых выделяются Великобритания, Германия, Франция, Нидерланды, Китай, Япония, Республика Корея. Многие из этих стран в конце XX – начале XXI века стали активно развивать программы своих национальных научных арктических исследований, а также расширять научно-техническое сотрудничество с приарктическими государствами в этом направлении. Кроме научного подхода данные государства продолжают активно использовать существующие инструменты международного права с целью обеспечения своих национальных интересов в регионе. Одним из методов решения такой задачи стало предложение использовать для Арктики практику общепринятых норм международного права в другом полярном регионе планеты – Антарктике. Дело в том, что 1 декабря 1959 года в столице США г. Вашингтоне правительственными делегациями 12 стран (Австралия, Аргентина, Бельгия, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, СССР, США, Франция, Чили, Южно-Африканский Союз, Япония) был подписан Договор об Антарктике, который создал условия для использования южного полярного региона планеты исключительно в целях мира и науки с широким применением механизмов международного сотрудничества. Договор объявил Антарктику демилитаризованной и безъядерной зоной. Этот акт международного права пресек возможность дальнейших территориальных претензий в регионе и предоставил эффективные способы объединения усилий мирового сообщества в деле изучения и освоения неза-

ленного ледового континента и окружающих его вод. Договор об Антарктике открыт для присоединения, и к июню 2012 года его подписали еще 38 государств (табл. 1). 28 стран имеют активно действующие национальные антарктические программы или научные станции (Австралия, Аргентина, Бельгия, Болгария, Бразилия, Великобритания, Германия, Индия, Испания, Италия, Китай, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Перу, Польша, Республика Корея, Россия, США, Украина, Уругвай, Финляндия, Франция, Чили, Швеция, Эквадор, ЮАР, Япония), носят статус консультативных сторон, которые имеют право принимать решения в международном органе или налагать на них ве-

ТАБЛИЦА 1
**ГОСУДАРСТВА, ПРИСОЕДИНИВШИЕСЯ К ДОГОВОРУ
ОБ АНТАРКТИКЕ С 1961 ПО 2012 ГОД**

ГОД ПРИСОЕДИНЕНИЯ	СТРАНА	ГОД ПРИСОЕДИНЕНИЯ	СТРАНА
1961	Польша	1987	Греция
1965	Дания	1987	КНДР
1967	Нидерланды	1987	Эквадор
1971	Румыния	1988	Канада
1975	Бразилия	1989	Колумбия
1978	Болгария	1990	Швейцария
1979	Германия	1991	Гватемала
1980	Уругвай	1992	Испания
1981	Италия	1992	Украина
1981	Папуа – Новая Гвинея	1993	Словакия
1981	Перу	1993	Чехия
1983	Индия	1996	Турция
1984	Венгрия	1999	Венесуэла
1984	Куба	2001	Эстония
1984	Финляндия	2006	Белоруссия
1984	Швеция	2008	Монако
1985	Китай	2010	Португалия
1986	Республика Корея	2012	Малайзия
1987	Австрия	2012	Пакистан

то. Все решения в структуре Договора об Антарктике принимаются на основе консенсуса.

В 2007–2008 годах международное сообщество в очередной раз объединило свои усилия в изучении полярных регионов планеты в рамках Третьего Международного

полярного года (МПГ). По инициативе Великобритании экспертному сообществу стран, принимавших наиболее активное участие в этом проекте, на рассмотрение была представлена идея подготовки и заключения международного договора об Арктике. В качестве дискуссионной площадки была предложена широко известная международная конференция в “Уилтон Парк” (Юго-Восточная Англия). В этом имени королевской семьи Великобритании уже более 60 лет проводятся международные форумы экспертов по наиболее актуальным проблемам мировой политики и экономики (12–14 форумов в год). В них участвуют не правительственные делегации, а персонально приглашенные организаторами форума эксперты из разных стран. В открытой дискуссии они обсуждают различные новые идеи, появившиеся в недрах правительства и министерства иностранных дел Великобритании. В октябре 2008 года очередной подобный форум прошел под названием “Возможность применения антарктического подхода для решения современных задач международного сообщества в Арктике”.

Дело в том, что подписание Договора об Антарктике стало возможным после завершения Международного геофизического года (МГГ) 1957–1958 годов, в котором научные исследования в Антарктике заняли центральное место. Первыми участниками договора стали правительства 12 государств, которые проводили свои национальные антарктические программы в период МГГ. По мнению инициаторов договора об Арктике, создание подобного акта международного права стало бы прекрасным завершающим аккордом Третьего МПГ. Арктика по примеру Антарктики должна стать демилитаризованной и безъядерной областью, свободной для научных исследований и обмена информацией, находящейся под международным режимом управления.

Насколько справедливо применение антарктического опыта политико-правовых решений в Арктическом регионе? Рассмотрим в сравнении весь набор геополитических факторов, характеризующих Арктику и Антарктику.

Географические факторы. Регионы абсолютно противоположны друг другу по распределению суши и вод океанов. Если в Арктике приполюсное положение занимают воды и льды океана, которые находятся в окружении Евразии и Северной Америки, то в Антарктике приполюсное положение занимает Антарктический континент, побережье которого омывают воды Южного океана. Если в Арктическом регионе расположено большое число одних из самых многоводных рек мира (Северная Двина, Печора, Обь, Енисей, Лена, Индигирка, Колыма, Макензи), то в Антарктике не существует ни одной реки. Большие территории арктической суши занимают тундровые ландшафты, в Антарктике они полностью отсутствуют.

Особенности распределения суши и океана в обоих полярных регионах определяет не только различный тип строения их земной коры, но и вогнутость профиля в приполюсном районе Арктики и выпуклость в районе Южного полюса.

Значительно отличаются системы общей циркуляции атмосферы в этих регионах. Если в Арктике она связана со взаимодействием четырех основных центров действия атмосферы: Исландского и Алеутского минимумов и Си-

бирского и Канадского максимумов, то в Антарктике над континентом круглый год господствует мощный антициклонический вихрь, который окружает целая система циклонических образований над антарктическими морями. Эти обстоятельства определяют различия в суровости климата регионов, по которому лидерство бесспорно принадлежит Антарктиде, где зарегистрированы самые низкие температуры воздуха ($-89,2^{\circ}\text{C}$ на станции “Восток”) и самые сильные ветра (свыше 80 м/с с порывами до 92 м/с на Земле Виктории и Земле Адели).

Структура и циркуляция водных масс Северного Ледовитого океана зависят от мощного распресняющего влияния речного стока и сезонного таяния льдов, а также интрузий теплых вод Северо-Атлантического течения через пролив Фрама и Тихоокеанского течения через Берингов пролив. В результате в Арктическом бассейне создается вертикальная стратификация вод – одна из самых ярко выраженных в Мировом океане. Влияние теплых вод из Тихого и Атлантического океанов определяет генезис промежуточных и глубинных водных масс этого региона. Характер циркуляции вод и льдов на поверхности определяется типами атмосферной циркуляции и выражен в двух принципиальных формах: трансарктическом потоке от берегов Сибири к восточному побережью Гренландии и антициклональным круговоротом над Канадской котловиной. В Южном же океане вертикальная стратификация на поверхности выражена чрезвычайно слабо, а вертикальная структура вод близка к безразличной. Циркуляция вод также определяется генеральными направлениями движений атмосферных циклонов, создающих постоянное циркумполярное круговое течение вокруг Антарктиды в восточном направлении.

Особенности характеристик атмосферы в Арктике и Антарктике создают предпосылки для различия в мощности покровных ледников на арктических островах и Антарктическом континенте. Последние значительно превосходят ледники на островах Гренландии, Шпицбергене, Земле Франца Иосифа, Северной Земле и Канадском арктическом архипелаге.

Различие характеристик морского льда определяется пресноводным балансом вод в Арктике и Антарктике. В результате по физико-механическим свойствам морской лед в Арктике намного крепче, чем его антарктический аналог, отличающийся большей вязкостью. Толщины снежного покрова на таком льду в обоих регионах также различаются. Если верхняя граница арктического морского льда всегда находится над уровнем вод океана, то в Южном океане мощный слой снега часто притапливает морской лед, который полностью погружен в водную толщу.

Арктика по своему биоразнообразию, особенно в ее сухопутной составляющей, значительно превосходит Антарктику. Если в Арктике мы имеем огромное разнообразие различных видов злаковых и цветковых растений тундры, кустарниковые формы и редколесье лесотундры, то в Антарктике весь растительный мир на суше представлен ограниченными видами мхов и лишайников. В Арктике обитает большое число различных видов сухопутных млекопитающих (белые и бурые медведи, олени, песцы, различные формы грызунов), в то время как в Антаркти-

ке они полностью отсутствуют. Биоразнообразие вод океанов также свидетельствует не в пользу Антарктического региона по сравнению с Арктикой. Последняя по количеству различных видов китообразных и ластоногих млекопитающих превосходит Южный океан. То же самое можно говорить о количестве видов рыб и морских птиц. Хотя морская фауна в Арктике и Антарктике не столь разнообразна, как сухопутная, но число различных ее видов в Арктике в любом случае превышает аналогичные показатели в Антарктике.

Экономические факторы. В Арктике начиная с XX века активно развиваются различные виды горнодобывающей промышленности, энергетики, морского, воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта с необходимыми портами и ремонтными предприятиями, а также такие виды сельскохозяйственной деятельности, как рыболовный промысел, оленеводство и звероводство, и предприятия первичной обработки продукции. Функционируют хорошо развитые города, в которых население составляет от нескольких десятков до сотен тысяч человек (Мурманск, Норильск, Тромсё, Хамерфест, Анкоридж и др.). В последние годы стал развиваться туризм. В Антарктике вся хозяйственная деятельность сводится к весьма ограниченному рыбному промыслу и начальным формам туризма. Любая другая деятельность в Антарктике, кроме научной, в том числе и горнодобывающая, согласно принятым нормам международного права запрещена. В этом регионе нет крупных постоянных поселений.

Военно-стратегические факторы. В период Первой мировой войны в Арктике начали создаваться военные базы и поселения с целью охраны стратегически важных транспортных коммуникаций. Во время холодной войны военно-стратегическое значение Арктического региона значительно возросло, что привело к созданию мощных баз НАТО в Норвегии, на о-ве Гренландия и Аляске, а также российских баз на Кольском п-ове, Чукотке и Камчатке. В районе этих баз организованы склады ядерного оружия, в боевой готовности находятся стратегические силы военно-морских флотов, военно-воздушных сил и ракетных войск. В Антарктике Договором об Антарктике 1959 года присутствие вооруженных сил, а также складирование различных видов вооружения и боеприпасов, в том числе ядерных, категорически запрещено.

Демографические факторы. В Арктическом регионе постоянно проживает около 4 млн человек (из них 2 млн – в России). Около 100 тыс. из них представляет коренное население региона. В Антарктике постоянно проживающего населения нет. Оно представлено лишь участниками национальных антарктических программ общим числом в несколько сотен человек зимой и до 5 тыс. человек – в летний сезон.

Политико-правовые факторы. Правовой режим Арктики определяется нормами Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и национальными законодательствами приарктических государств. В Антарктике характер межгосударственной деятельности определяется Договором об Антарктике 1959 года и другими региональными актами международного права.

Таким образом, сравнение геополитических факторов, характеризующих оба полярных региона, указывает на то, что они не столько похожи друг на друга, сколько различны между собой, поэтому разработка международного договора об Арктике по аналогии с Договором об Антарктике не имеет под собой никакой научной, правовой и практической базы. Эта позиция была заявлена российским экспертом на конференции в "Уилтон Парк" в 2008 году, а позже подтверждена Министром иностранных дел Российской Федерации С.В. Лавровым на одном из дипломатических форумов.

Несмотря на это, неарктические страны продолжают свои попытки присоединиться к "арктическому клубу". Так, в феврале 2010 года состоялась очередная конференция "Уилтон-парк" на тему "Высокоширотный Север: вызовы и возможности". На ней вновь рассматривался вопрос участия неарктических государств в решении проблем этого региона. Высказывались вопросы о заинтересованности в арктической проблеме не только НАТО, но и Европейского союза, а также отдельных его членов. Это означает продолжающуюся напряженность вокруг решения проблемы управления современной Арктикой.

Арктические государства объединились между собой для решения своих региональных проблем.

В августе 1993 года в Рейкьявике (Исландия) была организована Международная конференция парламентариев по развитию и охране Арктического региона. Последующие аналогичные конференции проводились регулярно, через два года. По предложению Финляндии в сентябре 1996 года представителями правительств приарктических государств (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия, Швеция) при участии различных ассоциаций коренных народов Крайнего Севера был организован Арктический совет. Эта международная организация призвана содействовать сотрудничеству в области охраны окружающей среды и устойчивому развитию этого приполярного региона. Совет создан как межправительственный форум. Собирается на сессии на уровне министров раз в два года. Текущими вопросами деятельности совета и подготовкой сессий занимается рабочий орган, который проводит заседания три-четыре раза в год.

В 1997 году Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года. В соответствии с положениями этой конвенции любое прибрежное государство имеет юридические права на объявление прибрежного территориального моря, исключительной экономической зоны и примыкающего к ее прибрежной линии континентального шельфа.

В соответствии со статьей 3 конвенции "каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий (положение границы максимального отлива)". Именно на таком расстоянии определяется морская и воздушная государственная граница Российской Федерации (Федеральный закон "О Государственной границе Российской Федерации" от 1 апреля 1993 года №4730-1). Статья 55 части V конвенции объявляет особый правовой режим исклю-

чительной экономической зоны прибрежного государства, которая не может превышать 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет "суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов как живых, так и неживых в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких как производство энергии путем использования воды, течений и ветра". При этом прибрежное государство, осуществляя свою юрисдикцию в исключительной экономической зоне, должным образом учитывает права и обязанности других государств, в том числе на свободу судоходства и полетов авиации, прокладку подводных кабелей и трубопроводов. Именно это положение конвенции сделало возможным прокладку подводного газопровода "Норд стрим" из России в Германию через исключительные морские экономические зоны Финляндии и Швеции по дну Балтийского моря.

Согласно статье 76 части VI данной конвенции "континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние".

"Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов. Если прибрежное государство не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без определенно выраженного согласия прибрежного государства" (статья 77 части VI).

Делимитация континентального шельфа между государствами с противоположными или смежными побережьями осуществляется на основе международного права с целью достижения справедливого решения (статья 83 части VI). Наиболее распространенным инструментом решения подобных проблем является двухстороннее межгосударственное соглашение.

В Северном Ледовитом океане внешняя граница континентального шельфа может быть расширена до приполюсных районов за счет подводных хребтов Ломоносова и Менделеева-Альфа, которые по геологическому строению являются естественным продолжением континентальных окраин. В связи с этим кроме гидрографических, геологических и геофизических доказательств суверенитета над этими районами требуется существование двухсторонних межгосударственных соглашений между Российской Федерацией, Данией и Канадой соответственно. Одновременно подобное соглашение им необходимо иметь с сопредельными странами – Норвегией и США – в отношении районов континентального шельфа, которые при-

мыкают в Баренцевом и Чукотском морях к этим прибрежным государствам наряду с Россией соответственно.

Международным органом по рассмотрению заявок по определению юрисдикции прибрежного государства на континентальный шельф является Комиссия ООН по континентальному шельфу со штаб-квартирой в Нью-Йорке (США). Россия направила в этот орган свою заявку на Арктический шельф в 2001 году. В соответствии со статьей 83 части VI, кроме выполнения всех требований, предусмотренных процедурой оформления суверенитета над районом, примыкающим к территориям прибрежного государства, необходимо предъявить и пакет двухсторонних соглашений с противоположными и сопредельными государствами по данному вопросу. В настоящее время в нашей стране выполняются крупные специализированные дополнительные гидрографические и геофизические исследования по определению внешней границы Арктического континентального шельфа России для ответа на замечания Комиссии ООН (2001 год) и дипломатической подготовки двухсторонних межгосударственных соглашений. Последнее из них было заключено с правительством Норвегии в сентябре 2010 года в Мурманске. Подписание и последующая ратификация обеими палатами Федерального Собрания Российской Федерации данного международного договора вызвали много эмоций в некоторых политических партиях, оппонировавших российскому правительству. Они полагали, что подписание данного российско-норвежского соглашения ущемляет права отечественного рыболовства и перспективы освоения углеводородных ресурсов в Баренцевом море. Однако не следует забывать, что это действие было абсолютно необходимо для определения проблемы российского суверенитета на Арктическом континентальном шельфе, а делимитация морских границ между Норвегией и Россией выполнялась в строгом соответствии с нормами Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Из приведенных выше положений конвенции следует, что наша страна обязана, как ее участник, строго соблюдать все международные процедуры в акватории Мирового океана, в том числе и в Северном Ледовитом океане. Это обстоятельство подчеркивает несостоятельность высказываний некоторых современных российских политиков об ущербе национальным интересам России со стороны основных принципов вышеназванной конвенции. При этом подразумеваются "Полярные владения СССР", обозначенные на всех политических картах мира, изданных в советский период. Напомним, что после открытия 21 августа 1913 года Северной Земли российской гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана на ледоколах "Таймыр" и "Вайгач" правительство царской России опубликовало ноту правительствам Антанты, в которой все земли и острова, открытые и не открытые на тот период времени, расположенные в долготном арктическом секторе, исходящем от крайних точек северо-западной и северо-восточной государственной границы Российской империи с вершиной на Северном полюсе, объявляются принадлежностью Российской империи. Таким образом, морские высокоширотные районы не объявлялись территориальным

морем нашей страны, над которым распространялся суверенитет СССР или Российской Федерации.

Современный международный правовой режим этой области планеты определяется нормами международного морского права и национальным законодательством приарктических государств. В этой ситуации неарктические го-

сударства принципиально не имеют возможности претендовать на разведку и разработку месторождений полезных ископаемых на Арктическом шельфе. Данная позиция основана на принятых нормах международного права и полностью соответствует национальным интересам нашей страны как одного из лидеров арктического сообщества.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО И ТРАНСГРАНИЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В АРКТИКЕ С УЧАСТИЕМ РОССИИ И СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Ирина Васильевна Кряло

ЗАВЕДУЮЩАЯ СЕКТОРОМ ЦЕНТРА
“МИРОВОЙ ОКЕАН” ФГБНИУ “СОВЕТ
ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ”
МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ И РАН

ИСТОРИЧЕСКИ РОССИЯ – ВЕДУШАЯ АРКТИЧЕСКАЯ ДЕРЖАВА, ИСХОДЯ ИЗ ЕЕ ПРОСТРАНСТВЕННЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ, МЕСТА И РОЛИ В ГЛОБАЛЬНЫХ И РЕГИОНАЛЬНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ ПО ПОВОДУ АРКТИКИ. ОНА ЗАСЛУЖИЛА ЭТОТ СТАТУС БЛАГОДАРЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОМУ ПОЛОЖЕНИЮ С ВЫХОДОМ В СЕВЕРНЫЙ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН, МНОГИМ ВЕЛИКИМ ОТКРЫТИЯМ ИЗВЕСТНЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ УЧЕНЫХ-ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ, ОГРОМНОМУ ВКЛАДУ В ИЗУЧЕНИЕ, ОСВОЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АРКТИЧЕСКИХ ПРОСТРАНСТВ И РЕСУРСОВ, СДЕЛАННОМУ БЕССПОРНО ТАЛАНТЛИВЫМИ, ПРЕДПРИИМЧИВЫМИ И СМЕЛЫМИ ЛЮДЬМИ: ПУТЕШЕСТВЕННИКАМИ, МОРЕХОДАМИ, МИССИОНЕРАМИ, ПРОСТЫМИ ПЕРЕСЕЛЕНЦАМИ, АВТОХТОННЫМИ НАРОДАМИ, ИЗДАВНА НАСЕЛЯЮЩИМИ РЕГИОН. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С УЧАСТИЕМ РОССИИ И ПРИАРКТИЧЕСКИХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В АРКТИКЕ И СЕГОДНЯ ИМЕЕТ ПРИНЦИПИАЛЬНОЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УСТОЙЧИВОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ, НО И С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ СОХРАНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЗИЦИЙ СТРАНЫ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЕЕ ЭКОНОМИКИ.

Обеспечение устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) предполагает активизацию международного и трансграничного сотрудничества России и приарктических субъектов Российской Федерации с арктическими и неарктическими государствами. Спектр такого рода взаимодействия широк и включает в себя ряд приоритетных направлений, среди которых особо выделяются следующие:

- наращивание усилий приарктических государств в развитии системы поиска и спасения, а также предотвращения техногенных катастроф и ликвидации их последствий, включая координацию деятельности спасательных сил;
- укрепление на двусторонней основе и в рамках региональных организаций, в том числе Арктического совета и Совета Баренцева/Евроарктического региона, добрососедских отношений России с приарктическими государствами, активизация экономического, научно-технического, культурного взаимодействия, а также приграничного сотрудничества, в том числе в области эффективного освоения природных ресурсов и сохранения окружающей природной среды в Арктике;
- содействие в организации и эффективном использовании транзитных и кроссполярных морских и воздушных маршрутов в Арктике, а также в использовании Северного морского пути для международного судоходства согласно соответствующим законам и правилам Российской Федерации и в соответствии с международными договорами, ратифицированными Российской Федерацией;
- активизация участия российских государственных учреждений и общественных организаций в работе международных форумов, посвященных арктической проблематике;
- интеграция материально-технических, финансовых и интеллектуальных возможностей международного сотрудничества, прежде всего приарктических государств, в развитии северной циркумполярной области Земли с учетом обеспечения национальных интересов Российской Федерации;
- совместное с другими приарктическими государствами сдерживание необоснованной интернационализации освоения Арктики;
- наращивание международного сотрудничества в области развития систем гидрометеорологических наблюдений за климатом Арктики, в том числе из космоса;
- налаживание регулярного обмена информацией о состоянии окружающей природной среды, а также данными о климате Арктики и его динамике;
- организация совместных научно-исследовательских экспедиций для изучения компонентов окружающей среды (ледовой обстановки, уровня загрязнения морских вод, морских экосистем) и влияния на них наблюдаемых и прогнозируемых климатических изменений;
- осуществление крупных международных проектов и программ в области энергосбережения и энергоэффективности;

- укрепление диалога между регионами и муниципалитетами северных стран для обмена опытом в области разработки климатической и энергетической политики;
- развитие международного туризма, в том числе рекреационного, научного, культурно-познавательного, экологического, климатического (демонстрация наглядных свидетельств глобальных климатических изменений) и др.

Развитие международного сотрудничества направлено на сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества и предусматривает обеспечение режима взаимовыгодного двустороннего и многостороннего сотрудничества Российской Федерации с приарктическими государствами на основе международных договоров и соглашений, участницей которых является Российская Федерация, повышение эффективности внешнеэкономической деятельности. В международной сфере можно выделить несколько перспективных двусторонних и многосторонних проектов. Среди них:

1. Стратегическое планирование устойчивого развития циркумполярной области Земли на принципах форсайта.
2. Сохранение нарвала.
3. Осуществление крупных международных проектов и программ в области энергосбережения и энергоэффективности.
4. Проект Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобального экологического фонда (ГЭФ) “Комплексное адаптивное управление морской экосистемой западной части Берингова моря в условиях изменения климата”.
5. Учет опыта Норвегии по использованию технологий по улавливанию и хранению углерода и налаживание двустороннего сотрудничества по оценке перспектив внедрения подобных технологий на новых нефтегазоносных месторождениях на шельфе российских арктических морей.
6. Разработка и реализация совместных инновационных проектов в области промышленного рыболовства (включая аква- и марикультуру, глубокую и безотходную переработку водных биоресурсов, в том числе нетрадиционных и недоиспользуемых видов гидробионтов, использование морских генетических ресурсов, развитие микробиологической, фармацевтической, косметологической и других высокотехнологичных производств), сервисной экономики, новой энергетики, включая внедрение источников возобновляемой энергии (в том числе приливных электростанций с применением гидротурбин ортогонального типа, ветропарков, прибрежных и океанических ветровых установок с внедрением спар-буев, офшорных плавучих ветряных генераторов, волновых электростанций, экспериментальных энергетических установок, на основе использования температурного градиента океанской воды и плавучих гидротермических электростанций, осмотических электростанций, а также внедрение технологий производства биотоплива из морских водорослей) и т.п.

7. Формирование условий для создания сети трансграничных особых экономических зон и кластеров, институтов инновационного развития: технопарков, центров трансфера технологий, бизнес-инкубаторов и т.д., разработка долгосрочных программ их развития.
8. Формирование на основе сценарного моделирования программы комплексного развития Баренцева региона, ее адаптация к специфике отдельных районов с целью включения полученных программ в инвестиционные пакеты, кредитные портфели, пайплайны международных и российских финансовых институтов развития.
9. Разработка комплекса мер по предупреждению негативных последствий трансграничного переноса нефтегазовых поллютантов, биотической инвазии и интродукции чужеродных видов, особенно в связи с вероятными изменениями климата.
10. Формирование планировочной структуры рационального природопользования в АЗРФ в контексте международного взаимодействия, подготовка российской части международной программы сотрудничества в области формирования функционально-планировочной структуры рационального природопользования в циркумполярном регионе планеты.
11. Укрепление культурного взаимодействия, в том числе:
 - проведение художественных выставок, мероприятий в сфере музыки, кинофестивалей и гастролей театров, представляющих культурное своеобразие трансграничных территорий и коренных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, проживающих на территории АЗРФ;
 - развитие Северного морского музея в г. Архангельске как площадки для международного обмена в сфере изучения и популяризации морского (арктического) наследия, привлечения туристического потока из стран Баренцева/Евроарктического региона;
 - формирование на базе Музея художественного освоения Арктики имени А.А. Борисова в г. Архангельске международного арктического выставочного центра;
 - реализация долгосрочного международного проекта (российско-норвежской выставки) “Холодные берега – близкие отношения: российские и норвежские полярные экспедиции и мореплавание”;
 - формирование на базе Архангельской областной научной библиотеки имени Н.А. Добролюбова международного центра чтения, направленного на сохранение языков и традиционного образа жизни северян, и проведение международного форума “Чтение без границ”;
 - проведение в Мурманске на регулярной основе международных конференций по промышленному партнерству “Баренцев регион – новые возможности для промышленного развития”, “Международный арктический экономический форум”, а также выставки по типу “Кольского партнериата”;
 - проведение в Мурманске ежегодного Международного кинофестиваля стран Арктики “Северное сияние”, а также Международного фестиваля народного искусства “Звезды Арктики” (в 2013, 2016 и 2019 годах) и др.

12. Проведение международных экологических, молодежных, исследовательских парусных экспедиций.

Что касается трансграничного сотрудничества, то здесь в первую очередь обращает на себя внимание уже упоминавшийся проект “Комплексное адаптивное управление морской экосистемой западной части Берингова моря в условиях изменения климата”, а также инициативы Королевства Норвегия, связанные с возможным созданием российско-норвежской Поморской трансграничной особой зоны (морехозяйственного кластера). В отношении последнего необходимо отметить, что район Баренцева моря – один из наиболее динамично развивающихся в Европе. Он исключительно богат природными ресурсами, имеющими жизненно важное значение для благосостояния всего Европейского континента, здесь сконцентрирован современный промышленный и научный потенциал, а его неотъемлемой особенностью становятся коренные народы с их неповторимым образом жизни, культурой и языками. В то же время для региона характерны суровые климатические условия, социально-экономические и экологические проблемы, неравномерное развитие транспортной инфраструктуры.

Все эти факторы определили особую роль Совета Баренцева/Евроарктического региона (далее – Совет, СБЕР) как основного инструмента концентрации сонаправленных усилий государств для развития Евроарктики, решения насущных задач. Уникальной особенностью взаимодействия в рамках Совета стал его двухуровневый характер – наряду с правительственными органами, министерствами и ведомствами в нем активно участвуют 13 регионов государств-членов, объединенных в Баренцев региональный совет. Подобная структура позволяет максимально приблизить его деятельность к решению социально-экономических проблем в первую очередь в региональном измерении и закреплению соответствующих механизмов уже на государственном уровне.

Большое значение в работе СБЕР придается укреплению взаимодействия Совета с другими региональными организациями на Севере с целью гармоничного дополнения усилий друг друга и устранения ненужного дублирования. Речь идет прежде всего о традиционных связях с Арктическим советом и Советом государств Балтийского моря, продвижении совместных проектов с Советом министров северных стран. Кроме того, поставлена цель наращивания контактов с обновленным проектом “Северное измерение”, учитывая его потенциал в плане расширения качественных параметров и объемов сотрудничества в регионе. В свою очередь, и сам СБЕР имеет достаточно весомые экспертные возможности и опыт практической работы, чтобы внести свой существенный вклад в становление “Северного измерения”.

Россия активно участвует в работе Совета. Главным приоритетом программы председательства Российской Федерации в этой международной организации, закончившегося в октябре 2010 года, стало обеспечение устойчивого развития Баренцева региона с акцентом на социальные и экономические факторы в тесной увязке с соблюдением экологических требований, а также поддержка коренных народов. В этой связи были сделаны важные шаги для решения основных задач, вынесенных на повестку дня:

обеспечения доступа жителей региона к здравоохранению и содействия укоренению навыков здорового образа жизни, борьбы с социально значимыми заболеваниями, расширения возможностей получения образования и международных обменов в этой области, развития молодежных контактов, поддержки традиционных промыслов и самобытности коренного населения, взаимного ознакомления с национальными культурами. Подписано первое в истории СБЕР межправительственное соглашение о сотрудничестве в конкретной области – борьбе с чрезвычайными ситуациями, в связи с чем в Мурманской области прошли крупнейшие по масштабам международные учения спасателей “Баренц Рескью – 2009”. Одобрена серия долгосрочных программ сотрудничества и проектов в области культуры, здравоохранения, защиты интересов коренных народов региона и других сферах, начата их реализация.

В качестве одной из основных задач российской программы было позиционировано развитие межрегиональных и трансграничных связей в области экономики: разработка масштабных многосторонних проектов с целью развития транспортной инфраструктуры, внедрение энергосберегающих технологий, развитие туризма (в этой связи в составе Совета даже создана новая рабочая группа по вопросам туризма), совершенствование и упрощение таможенных процедур. Основные усилия в этой области были сосредоточены на решении следующих задач:

1. Создание условий для многостороннего содействия трансграничному бизнесу в регионе, осуществления совместных экономических проектов и регионально-экономического сотрудничества.
2. Проработка с участниками рабочей группы по экономическому сотрудничеству Совета – представителями стран СБЕР целесообразности подключения к ее деятельности крупного бизнеса стран-участниц для обмена мнениями по региональной проблематике.
3. В качестве приоритетного направления экономического сотрудничества выбрать инновационное и подключить к работе соответствующих рабочих групп Совета экспертов по технико-внедренческим и особым экономическим зонам, создаваемым в Российской Федерации (ранее это не делалось).
4. Осуществление мониторинга ситуации в Баренцевом регионе с точки зрения экономического развития и информирование, по мере необходимости, российских экономических ведомств (совместно с секретариатом СБЕР в Киркенесе).
5. Проработка с администрациями регионов северо-запада России – участниками СБЕР возможности подготовки инвестиционных проектов, в том числе крупных, и перспективы их финансирования.

В этих условиях особую актуальность приобретают инициативы Норвегии по укреплению экономических отношений с Россией, закрепленные в Стратегии правительства Норвегии в отношении северных регионов, принятой 1 декабря 2006 года. Новое измерение норвежской внешней политики состоит в комплексном подходе, усилении внимания и повышении активности по защите норвежских интересов в Баренц-регионе, а также развитию сотрудничества с Россией, обеспечении

ответственного управления ресурсами, охраны окружающей среды и решения проблем, связанных с изменением климата.

Норвежская политика в отношении России ориентирована на прагматичность, обеспечение своих национальных интересов и сотрудничество. Наши партнеры отчетливо понимают, что без российского участия и конструктивного российско-норвежского взаимодействия не удастся в полной мере обеспечить устойчивое использование ресурсов и ответственное управление окружающей средой в Баренцевом море. Правительство Норвегии намерено укреплять сотрудничество с Россией по управлению Баренцевым морем в рамках Российско-норвежской комиссии по охране



ПОЛУПОГРУЖНАЯ БУРОВАЯ УСТАНОВКА DEEPSEA DELTA (НОРВЕГИЯ) НА ШТОКМАНОВСКОМ МЕСТОРОЖДЕНИИ В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ

окружающей среды и Смешанной российско-норвежской комиссии по рыболовству.

Политика Норвегии также преследует цель развития тесной координации с Россией по вопросам ответственного использования нефтегазовых ресурсов Баренцева моря. Частично стратегия в отношении северных регионов направлена на наполнение этого партнерства – или его видения – конкретным содержанием. В этой связи правительство Норвегии инициировало идею создания зоны экономического и промышленного сотрудничества, охватывающей как норвежскую, так и российскую территории в приграничных районах на Севере.

По мнению норвежской стороны, в перспективе такая зона могла бы способствовать продвижению российско-норвежского сотрудничества в приморских регионах, направленного на обслуживание будущей нефтегазовой деятельности в Баренцевом море. Впервые идея о создании этой зоны, получившей название Поморская, прозвучала в представленной бывшим президентом компании “Статойл” Арве Йонсоном на рассмотрение правительства Норвегии программе “Баренц-2020”, которая нацелена на создание нового поля взаимодействия между норвежскими и иностранными экспертными кругами, бизнесом и органами власти и позиционируется Норвегией как долгосрочная многоплановая про-

грамма инвестиций в науку и развитие северных регионов. В настоящее время проект “Поморская зона” после закрепления в стратегическом решении правительства Королевства Норвегия вошел в число приоритетных задач развития северных территорий Норвегии и, по мнению аналитиков, имеет все перспективы стать прецедентом мирового уровня.

Норвежская концепция создания Поморской зоны сводится к тому, что на территории двух районов – Киркенесского в Норвегии и Печенгского в Мурманской области – будут созданы соответствующие инфраструктура и логистическая сеть, необходимые для работы нефтегазового сектора Баренцева региона. Участие в этом должны принять промыш-

В Норвегии не скрывают, что планировали Поморскую зону как возможную отправную точку в совместном освоении Штокмановского месторождения. Кроме того, в перспективе здесь планировалось открытие сталелитейного и алюминиевого производства – на российской и норвежской стороне на базе предприятий г. Никеля (при этом энергию для функционирования этих заводов рассчитывали получать на основе сырья, добываемого на шельфе арктических морей).

Основные надежды на использование в экономическом развитии Поморской зоны шельфовых углеводородов были связаны с проектом создания нефтяного комплек-



ПОБЕРЕЖЬЕ У ГОРОДА КИРКЕНЕС – ОДНОГО ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ЦЕНТРОВ РОССИЙСКО-НОРВЕЖСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В БАРЕНЦ-РЕГИОНЕ

ленные компании, которые нацелены на сотрудничество с нефтегазовым сектором обеих стран, использование природных ресурсов, решение экологических задач, внедрение новых технологий. В анклав зоны с норвежской стороны территориально войдут два фьорда, портовый город Йар-фьорд – на первой фазе, а позднее и инфраструктура Киркенеса. С российской – первоначально пос. Печенга, портопункт пос. Линахамари на берегу Печенгского залива, железнодорожная ветка Мурманск – Никель, которую предлагается продлить до Сёр-Варангера, и военный аэропорт пос. Лоустари, который может быть использован для гражданских нужд, а в последствии также гг. Заполярный и Никель.

са и сухогрузного Северного морского порта в губе Печенга, разработанным ООО НК “Севнефть”, а также планами ОАО “Газпром” по строительству завода по сжижению газа в пос. Видяево. В этой связи была проработана вторая фаза ее развития, которая расширила ареал тесного экономического сотрудничества от Хаммерфеста до Мурманска.

Ситуация резко изменилась с принятием решения о переносе завода по сжижению газа в Териберку и дальнейшим утверждением ее в качестве строительной площадки. В настоящее время компанией “Штокман Девелопмент АГ” уже объявлены все необходимые конкурсы по реализации проекта. Это заметно снизило инициативу норвежской сто-

роны и осложнило создание Поморской промышленно-экономической зоны у Печенгского залива.

В настоящее время обе стороны – и российская и норвежская – признают, что идея создания Поморской зоны не потеряла актуальность. Достигнут ряд предварительных договоренностей на уровне министров иностранных дел двух стран, а также уже упомянутые решения в рамках рабочей группы по экономическому сотрудничеству СБЕР во время российского председательства. Однако теперь нерешенным становится главный вопрос, связанный с ее конкретной географической привязкой.

Особый интерес представляет рассмотрение возможной роли Поморской зоны в создании новых и в эффективном использовании существующих транспортных узлов и портов в рамках глобальной системы транспортных перевозок, а также в интенсификации морской деятельности, ее переходе на качественно новую траекторию на основе внедрения технологических, организационных и институциональных инноваций, предосторожного подхода с учетом хрупкой природной среды Арктики. Одной из задач в этой связи станет анализ вариантов географического размещения такой зоны. Она могла бы иметь либо трансграничный характер, либо быть расположена на территории одной из стран, либо существовать в виде особого режима вдоль побережья Северной Норвегии и северо-запада России.

При рассмотрении возможных областей российско-норвежского сотрудничества в рамках проекта “Поморская зона”, помимо вопросов эксплуатации шельфовых нефтегазовых месторождений, обслуживания добычи, транспортировки и переработки углеводородных ресурсов, их материально-технического и технологического обеспечения, развития морского транспорта и логистики, предполагается затронуть проблемы промышленного рыболовства (включая аква- и марикультуру, глубокую переработку водных биоресурсов, в том числе нетрадиционных и недоиспользуемых

видов гидробионтов, использование морских генетических ресурсов развития высокотехнологичных отраслей – микробиологической, фармацевтической, косметологической и т.д.), развития элементов сервисной экономики морепользования, обслуживающих, смежных и шлейфовых производств (навигационно-гидрографическое и информационное обеспечение мореплавания, гидрометеорология и т.д.), новой энергетики, включая внедрение возобновляемых источников энергии морского происхождения, горной промышленности и металлургии, железнодорожного, автомобильного и воздушного сообщения, содействия развитию предпринимательства в Баренцевом регионе и др. Эти вопросы предполагается рассматривать в работе форума в той мере, в какой их совместное решение может оказаться более эффективным и коммерчески оправданным, чем самостоятельные усилия сторон.

Таким образом, изложенное выше свидетельствует о необходимости активного включения Российской Федерации в этот процесс для обеспечения национальных интересов России и сопряжения создания подобной зоны (например, в соответствии с предлагаемым новым ее форматом – в качестве трансграничного морехозяйственного кластера) с региональными стратегиями социально-экономического развития приарктических субъектов Российской Федерации, входящих в Баренц-регион. В российском экспертном сообществе, среди представителей науки, бизнеса, государственной власти в этой связи возникают вполне справедливые опасения. Возможен неучет интересов нашей страны, ее регионов при создании Поморской и аналогичных ей особых экономических зон, реализации других форм международного сотрудничества в Арктике, особенно в случае если российская сторона займет пассивную, выжидательную позицию в процессе его интенсификации, а инициатива будет исходить исключительно от зарубежных партнеров.

ЯМАЛ В ЦЕНТРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Александр Викторович Мажаров

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА,
ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА МЕЖДУНАРОДНЫХ
И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ
ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА



ЯНАО СЕГОДНЯ ОДИН ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ СУБЪЕКТОВ РОССИИ ПРАКТИЧЕСКИ ВО ВСЕХ СФЕРАХ. РЕАЛИЗУЮТСЯ СОЦИАЛЬНЫЕ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ, РАЗВИВАЕТСЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ, ПОВСЕМЕСТНО СТРОИТСЯ ЖИЛЬЕ, ОТКРЫВАЮТСЯ ШКОЛЫ И БОЛЬНИЦЫ. В ЭТОЙ СВЯЗИ ОСНОВНОЙ ЗАДАЧЕЙ, КОТОРУЮ СТАВЯТ ПЕРЕД СОБОЙ ОКРУЖНЫЕ ВЛАСТИ, ЯВЛЯЕТСЯ СОХРАНЕНИЕ ЗАВОЕВАННЫХ ПОЗИЦИЙ И ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ. А РЕАЛИЗУЕМЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О ТОМ, ЧТО ЯМАЛ КРЕПКО СТОИТ НА НОГАХ И УВЕРЕННО СМОТРИТ В БУДУЩЕ.

За годы работы Ямал стал уникальной площадкой для международного и циркумполярного сотрудничества. Подтверждением этого является то, что за последние несколько лет имидж автономного округа значительно вырос на международной арене, проводимые мероприятия приобрели большой масштаб и разнообразие, а эффект от них позитивно влияет на рост инвестиционной привлекательности региона.

На протяжении многих лет правительством автономного округа реализуются разнообразные долгосрочные, новаторские по своей сути проекты как в России, так и в международном пространстве.

Уже девять лет регион принимает участие в Международной агропромышленной выставке “Зеленая неделя” в Берлине (Германия), где лучшие агропромышленные предприятия региона демонстрируют свои деликатесы, а творческие коллективы – уникальную культуру коренных народов Севера. Благодаря такой социальной рекламе крупнейшее в ЯНАО перерабатывающее предприятие “Ямальские олени” стало единственным российским производителем, получившим возможность экспортировать мясную продукцию в Европу. Только в 2012 году в Финляндию и Германию поставлено 420 т оленины.

Кроме развития агропромышленного комплекса правительство автономного округа уделяет особое внимание пропаганде на территории Ямала здорового образа жизни и спорта. Региональные спортивные команды активно участвуют в мероприятиях как на российском, так и на международном уровне.

В марте текущего года сборная команда “Ямал” отставала честь России на Арктических зимних играх в Канаде.

Данное мероприятие – популярные спортивные соревнования стран Арктического региона, которые способствуют развитию спорта в циркумполярных районах, пропаганде здорового образа жизни, укреплению дружбы между участниками, а также знакомству с культурой и традициями разных народов.

Тренеры команды “Ямал” отмечают позитивное влияние, которое оказывает на их воспитанников участие в играх. Юные спортсмены получают не только возможность показать свои способности и познакомиться с будущими потенциальными соперниками соревнований более высокого уровня, но и мощный стимул для дальнейших занятий спортом, стремления к более высоким показателям.

Земляки высоко оценивают заслуги ямальских спортсменов. С каждым годом результаты становятся все лучше. На последних Арктических зимних играх команда “Ямал” заняла второе место в общекомандном зачете, уступив только сборной Аляски.

Следующие Арктические игры пройдут накануне сочинской зимней Олимпиады. В планах ямальских спортсменов борьба за итоговую победу.

По завершении Игр международное соревнование принимал уже Салехард. Здесь прошел I Международный снегоходный марафон “Ямалкан”.

В марафоне “повелителей снежных бурь”, как его окрестили организаторы, приняли участие спортсмены из России, США, Швеции, Финляндии, Норвегии Австрии

и других стран. Гонщики преодолели на снегоходах маршрут протяженностью 230 км по ямальской тундре. В распоряжении каждого спортсмена находилась система автоматического хронометража и мониторинга для контроля за движением по трассе, с отображением на карте интернет-сайта мероприятия.

В съемках марафона были задействованы вертолеты, оборудованные персональными телевизионными станциями, которые позволяли отслеживать передвижение снегоходов по всей трассе. Во время трансляции все желающие голосовали за понравившегося пилота на сайте мероприятия, благодаря чему болельщики со всего мира окунулись в атмосферу азарта, борьбы за победу.

По завершении состязаний для жителей и гостей города было показано райдер-шоу на снегоходах.

Крупнейшие коммерческие структуры выступили в качестве партнеров соревнований, поддерживая здоровый образ жизни и снегоходный спорт в России.

Сотрудничество ЯНАО и других стран полярного региона в области молодежной политики и спорта не ограничивается указанными мероприятиями. Летом 2012 года школьники из гг. Салехарда, Ноябрьска, поселков Пурпе и Яр-Сале приняли участие в Международном молодежном проекте-экспедиции ко льдам Арктики “Студенты на льду”. Отбор участников экспедиции от Ямала проходил в рамках окружной олимпиады по английскому языку, кроме того, учитывался интерес к экологии, биологии, географии, истории.

В итоге 75 молодых людей из разных стран, включая пятерых ямальцев, прошли путь на исследовательском судне от Канады до Гренландии. Кроме школьников на борту находились ученые, историки, художники, исследователи, преподаватели, новаторы и полярные эксперты мирового уровня.

Экспедиция стартовала в канадской провинции Нунавут, где произошла посадка на судно ледового класса. Далее участники исследовали восточное побережье о-ва Баффина Земля с высадками на берег. После пересечения пролива Дэйвиса изучению подверглось западное побережье крупнейшего острова планеты – Гренландии. Активное участие ямальцев в экспедиционной и научной работе было отмечено организаторами проекта.

Одним из самых ярких свидетельств крепнущего авторитета Ямала в планетарном масштабе является проведение в июне 2012 года, впервые на территории России, в г. Салехарде X Международной конференции “Ресурсы и риски регионов с вечной мерзлотой в меняющемся мире”.

Конференция, которая проводится Международной ассоциацией по мерзлотоведению один раз в четыре года, в 2012 году стала одним из самых масштабных событий в научном мире циркумполярного региона. Участие в мероприятии приняли ведущие мировые ученые Востока и Запада, творческая молодежь и общественные деятели, крупный бизнес и дипломатический корпус. Всего в столицу Ямала прибыло порядка 600 человек из 31 страны.

Актуальность проведения конференции обосновывалась особой необходимостью изучения состояния вечной мерзлоты в полярных регионах и на шельфах арктических

морей, важностью выработки современных инженерных и технологических решений для работы на вечномерзлотных грунтах, а также технологии по предотвращению техногенных аварий в северных широтах, необходимостью своевременной подготовки молодых специалистов для работы в полярных регионах.

По завершении конференции была подписана резолюция с участием ведущих ученых мира. В документе говорится, что в настоящее время Ямал является одним из самых инновационных и передовых регионов в области добычи, разведки, транспортировки полезных ископаемых. Существует необходимость придания автономному округу статуса международного центра по развитию гуманитарного и научного сотрудничества в Арктике. Этому способствует создание в Салехарде Международного научного центра по изучению Арктики.

За лучшие технические и общенаучные доклады, представленные в ходе мероприятия, губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Кобылкин наградил премиями молодых ученых. Специальными призами были отмечены научные устные и постерные доклады.

Главными итогами X Международной конференции по мерзлотоведению стали решения о необходимости прогнозировать воздействие таяния вечной мерзлоты на социально-экономическое развитие арктических территорий.

Экология Арктики стала главной темой экспедиции, организованной по инициативе губернатора Ямала Дмитрия Кобылкина на самую северную территорию автономного округа – о-в Белый, которая состоялась в августе 2012 года.

Общая продолжительность экспедиции с учетом тренировочных сборов составила 38 дней. Группа из 13 волонтеров провела всестороннюю оценку загрязнения от промышленной и научной деятельности на острове в XX веке, инвентаризацию скопившегося мусора и приступила к частичной очистке. В итоге удалось собрать более 1 тыс. топливных бочек, 75 т металла, очистить от загрязнений 6 тыс. кв. м площади, вывезти около 40 куб. м различного мусора.

Однако экороботы не завершены. В планах правительства ЯНАО проведение аналогичных экспедиций ежегодно до полной очистки о-ва Белый.

Весь промышленный мусор сдан в приемник металлического лома, а полученные денежные средства переданы в Благотворительный фонд поддержки детей ЯНАО “ЯМИНЕ”.

В планах правительства ЯНАО еще один масштабный и серьезный проект, который будет проходить уже в 2013 году на территории Ямала, – это съезд коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации. В нем примут участие десятки народов мира, в числе которых не только научные деятели, но и творческие коллективы.

Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России является общественной организацией, которая ставит своей задачей защищать права человека и отстаивать интересы коренных жителей, способствовать решению социальных и экономических проблем, проблем охраны окружающей среды, культурного

развития и образования. Организация работает над обеспечением прав по защите исконной среды обитания и традиционного образа жизни малочисленных народов Севера, а также обеспечением их права на самоуправление согласно национальным и международным правовым стандартам.

Учитывая, что на территории автономного округа проживает 20% коренных малочисленных народов РФ, деятельность ассоциации очень важна для ямальцев и по многим вопросам сочетается с политикой властей ЯНАО в сфере поддержки КМНС.

Международная и межрегиональная деятельность Ямала не ограничивается Арктическим регионом. Сотрудничеству ЯНАО и Черноморского флота (ЧФ РФ) России – больше 10 лет. Округ оказывает шефскую помощь морской авиации ЧФ РФ и большому десантному кораблю (БДК) “Ямал”. В 2012 году исполнилось 10 лет, как приказом главнокомандующего Военно-Морского Флота БДК присвоено наименование “Ямал”. В благодарственном письме на имя губернатора Дмитрия Кобылкина от командования ЧФ сказано, что “благодаря финансовой помощи правительства ЯНАО в решении социально-бытовых вопросов жизнедеятельности и обеспечения выполнения задач боевой подготовки БДК “Ямал” относится к числу лучших кораблей ЧФ РФ”.

Службу в воинских частях ЧФ прошли и продолжают нести около 300 ямальцев. В настоящее время на БДК “Ямал” и Севастопольской Краснознаменной ордена Кутузова авиационной базе ЧФ РФ проходят воинскую службу более 30 призывников из городов и районов автономного округа.

Власти Ямала не ограничиваются только материальной помощью. Важное значение имеет духовная составляющая.

В 2010 году крест-навершие Свято-Никольского храма Севастополя раскололся. С призывом оказать содействие в восстановлении святыни к губернатору Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрию Кобылкину обратились настоятель и постоянные прихожане Свято-Никольского храма – моряки БДК “Ямал”. На просьбу помочь откликнулись общественные и национально-культурные организации, компании автономного округа.

Крест был воссоздан на средства благотворителей Ямала мастерами Творческо-производственного объединения “Екатеринбургский художественный фонд”, специалисты которого возродили легендарное уральское искусство создания больших каменных произведений, всегда характеризовавшее Урал, как край “каменных дел мастеров”.

Навершие высотой 7,5 м и массой 23,5 т изготовлено из гранита и является самым большим в мире.

В рамках празднования Дня Военно-Морского Флота России 29 июля текущего года состоялась церемония освящения нового креста-навершия Свято-Никольского храма-памятника на Братском военном мемориальном кладбище Севастополя.

В международной деятельности правительства автономного округа важным направлением является работа по добровольному переселению соотечественников из-за рубежа.

На Ямале функционирует региональная программа по оказанию содействия добровольному переселению на территорию автономного округа соотечественников, проживающих за рубежом. Основная ее цель – увеличение числа

высококвалифицированных и квалифицированных специалистов в сферах образования, здравоохранения и агропромышленного комплекса.

В региональную программу включены проекты переселения в гг. Губкинский, Новый Уренгой, а также Пуровский, Шурышкарский и Ямальский районы.

Планируется, что до конца 2012 года численность переселившихся на территорию Ямало-Ненецкого автономного округа соотечественников составит 245 человек, или 98 семей.

На данный момент идет активная работа по рассмотрению анкет желающих переехать на Ямал, а специалисты профильных ведомств проводят необходимые консультации.

В конце сентября текущего года первые пять семей получили официальные свидетельства о переселении в г. Губкинский. Работа продолжается.

ЯНАО сегодня один из самых успешных субъектов России практически во всех сферах. Реализуются социальные и образовательные программы, развивается дорожно-транспортная сеть, повсеместно строится жилье, открываются школы и больницы. В этой связи основной задачей, которую ставят перед собой окружные власти, является сохранение завоеванных позиций и дальнейшее развитие. А реализуемые международные проекты свидетельствуют о том, что Ямал крепко стоит на ногах и уверенно смотрит в будущее.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ И ЛИКВАЦИЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ В АРКТИКЕ И ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Игорь Анатольевич Веселов

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЧС РОССИИ,
РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ АРКТИЧЕСКОГО
СОВЕТА, ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
СОВЕТНИК РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 3 КЛАССА,
КАНДИДАТ ГЕОЛОГО-МИНЕРАЛОГИЧЕСКИХ НАУК



В АРКТИКЕ СУЩЕСТВУЮТ КАК КЛИМАТИЧЕСКИЕ И ПРИРОДНЫЕ, ТАК И ТЕХНОГЕННЫЕ ИСТОЧНИКИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ. В СРЕДНЕМ НА ТЕРРИТОРИИ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ ПРОИСХОДИТ В ГОД ДО 100 ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ ТЕХНОГЕННОГО И ПРИРОДНО-ТЕХНОГЕННОГО ХАРАКТЕРА.

АНАЛИЗ СОСТАВА И РАЗМЕЩЕНИЯ ИМЕЮЩИХСЯ СИЛ И СРЕДСТВ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ДЛЯ АДЕКВАТНОГО И ОПЕРАТИВНОГО РЕАГИРОВАНИЯ НА ВОЗНИКАЮЩИЕ УГРОЗЫ И РИСКИ НА ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА ИХ НЕДОСТАТОЧНО.

В СВЯЗИ С ЭТИМ МЧС РОССИИ ВО ИСПОЛНЕНИЕ РЕШЕНИЯ СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СОЗДАЕТ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ И ТЕРРИТОРИЙ В АРКТИКЕ НА БАЗЕ СЕТИ КОМПЛЕКСНЫХ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ЦЕНТРОВ.

КРОМЕ ТОГО, БОЛЬШОЕ ЗНАЧЕНИЕ МЧС РОССИИ ПРИДАЕТ ОТРАБОТКЕ СОГЛАСОВАННЫХ ДЕЙСТВИЙ РАЗЛИЧНЫХ ВЕДОМСТВ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНОЙ СИТУАЦИИ. ОСОБУЮ РОЛЬ ИМЕЕТ МЕЖДУНАРОДНАЯ КООПЕРАЦИЯ.

УСИЛИЯ МЧС РОССИИ СОВМЕСТНО С ДРУГИМИ МИНИСТЕРСТВАМИ И ВЕДОМСТВАМИ, А ТАКЖЕ С УЧАСТИЕМ НАШИХ ЗАРУБЕЖНЫХ ПАРТНЕРОВ, ПОЗВОЛЯТ СУЩЕСТВЕННО ПОВЫСИТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОЖИВАНИЯ И РАБОТЫ В АРКТИКЕ НАШИХ ГРАЖДАН И ЗАЩИТИТЬ ХРУПКУЮ СЕВЕРНУЮ ПРИРОДУ.

Площадь Арктической зоны Российской Федерации составляет 18% территории России (3,1 млн кв. км) и включает в себя целиком или частично территории девяти субъектов Российской Федерации. В Арктическую зону входят также острова, внутренние морские воды, территориальные воды, исключительная экономическая зона и континентальный шельф Российской Федерации, в пределах которых Россия обладает суверенными правами и юрисдикцией в соответствии с международным правом.

Арктическая зона Российской Федерации, природно-экономическими, демографическими и иными условиями значительно отличается от других регионов страны, имеет свои особенности:

- экстремальные природно-климатические условия, включая постоянный ледовый покров или дрейфующие льды в арктических морях;
- очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкая плотность населения (1–2 человека на 10 кв. км);
- удаленность от основных промышленных центров, высокая ресурсоемкость и зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из других регионов России;
- уязвимость природы от техногенных чрезвычайных ситуаций (ЧС) и производственной деятельности человека.

Площадь континентального шельфа Арктической зоны России составляет около 70% всего континентального шельфа России – более 4,0 млн кв. км.

Здесь сосредоточены основные нетронутые запасы полезных ископаемых: 90% извлекаемых ресурсов углеводородов всего континентально шельфа Российской Федерации (из них 70% – на шельфе Баренцева и Карского морей), сконцентрирована добыча 91% природного газа и 80% общероссийских разведанных запасов газа промышленных категорий. Прогнозируемые запасы углеводородов в глубоководной части Северного Ледовитого океана составляют 15–20 млрд т у.т. Общая стоимость разведанных запасов минерального сырья недр Арктики достигает 1,5–2 трлн долларов.

Главный инструмент освоения Российской Арктики – транспортная система, обеспечивающая грузопотоки по всей протяженности береговой линии Российской Федерации в Северном Ледовитом океане, достигающей 20 тыс. км. Базовым ее элементом является Северный морской путь (СМП) – важнейшая транспортная магистраль, обеспечивающая грузопотоки между арктическими регионами страны и лежащими к югу от них промышленно развитыми территориями.

Через Арктику проходит кросс-полярный авиамост (кратчайший путь между Северной Америкой и Азией).

Потенциал северных маршрутов с экономической точки зрения использован пока далеко не полностью, но его можно увеличить, повышая интенсивность полетов.

Стратегия развития Арктической зоны России в период до 2020 года предполагает реализацию нескольких крупных инвестиционных проектов. Высокие издержки хозяйственной деятельности в Арктике определяют целе-

сообразность развертывания масштабных проектов, способных максимально использовать эффекты экономии на масштабе операций.

В Арктике существуют как климатические и природные, так и техногенные источники чрезвычайных ситуаций.

К основным климатическим и природным источникам чрезвычайных ситуаций относятся: деградация вечной мерзлоты (таяние), обвалы, оползни; снежные лавины; наводнения (весна, осень), ледяные заторы, подвижка льдов; ландшафтные пожары (тундра, мелколесье); снежные бури, штормы; сильные ветры (ураганы) и гололедица.

Ежегодно почти во всех частях Арктического региона возникает опасность ландшафтных пожаров, возросшая в последние десятилетия вследствие участвовавших аварий на нефтепроводах, газопроводах и на предприятиях по добыче, переработке и хранению газа, нефти и нефтепродуктов.

Уже в этом году площадь пожаров в России на 16% превышает прошлогодние показатели. Только в Ямало-Ненецком автономном округе от огня пострадало более 60 тыс. га. Причиной большинства пожаров на Ямале стало аномально жаркое лето при отсутствии осадков и грозовых явлениях. Такой высокой температуры на Ямале не было 130 лет – с самого начала наблюдений.

Большой ущерб населению и экономике наносят весенне-летние половодья, сопровождаемые ледовыми заторами на реках Арктического региона.

Серьезную потенциальную угрозу для природных систем и безопасности людей в Арктике представляет глобальное потепление, которое в полярных районах проявляется почти в 10 раз сильнее, чем в среднем на планете.

По данным ученых, в Арктике происходят самые сильные климатические изменения: здесь может стать теплее на 3–7°C в ближайшие 100 лет. Ежегодный прирост проявлений изменения климата на территории РФ, составляет порядка 6%, что существенно увеличивает вероятность экстремальных, в том числе опасных гидрометеорологических явлений.

К потенциальным техногенным источникам чрезвычайных ситуаций относятся: АЭС и реакторы судов атомного флота; разрывы на нефте- и газопроводах; разливы и возгорание нефтепродуктов и газа; аварии на предприятиях добычи и переработки углеводородов, металлов, энергетики, ЖКХ; кораблекрушения, аварии на железнодорожном, автомобильном, воздушном транспорте.

Потенциальные опасности радиационного загрязнения в Арктической зоне могут возникнуть в связи с затоплением в 50–60-х годах прошлого столетия в Баренцевом и Карском морях радиоактивных отходов, испытанием ядерного оружия на Новой Земле, функционированием Кольской и Билибинской АЭС.

В среднем на территории Арктической зоны России происходит в год до 100 чрезвычайных ситуаций техногенного и природно-техногенного характера.

В целом отмечается устойчивый рост количества ЧС техногенного характера, среди которых в разные годы доминировали:

- транспортные аварии – 25–32%;
- взрывы и пожары технологического оборудования – 18–39%;

- обрушения и пожары жилых и административных зданий – 21–39%;
- аварии с выбросом токсичных веществ – 8–12%;
- аварии на коммунальных сетях и системах жизнеобеспечения – 7–15%;
- аварии на трубопроводах – 4–8%.

В настоящее время для обеспечения безопасности людей в Арктическом регионе Российской Федерации созданы и выполняют задачи следующие силы и средства МЧС России: 4 поисково-спасательных отряда, 65 пожарных и пожарно-спасательных подразделений общей численностью около 3 тыс. человек.

С этой целью в настоящее время в МЧС России и Минтрансе России прорабатываются вопросы совместного использования ресурсов атомных ледоколов Госкорпорации “Росатом” для проведения поисково-спасательных операций. Основанием для выполнения этих работ является следующее:

- атомные ледоколы являются основой поисково-спасательных сил на территории акваторий Арктического региона и могут стать составной частью создаваемой системы как мобильные центры комплексной безопасности;
- атомные ледоколы имеют ресурсы для их оснащения аварийно-спасательным оборудованием, програм-



Силы и средства, находящиеся непосредственно в Арктической зоне или в оперативной доступности к арктическим районам возможного их применения в случае чрезвычайной ситуации, относятся к различным функциональным подсистемам РСЧС федеральных органов исполнительной власти (МЧС России, Минобороны России, Минтранса России, Пограничной службы ФСБ России, Росгидромета, Госкорпорации “Росатом” и др.). Размещение их по территории Арктической зоны неравномерно, действия не всегда скоординированы.

Анализ состава и размещения имеющихся сил и средств показывает, что для адекватного и оперативно-го реагирования на возникающие угрозы и риски на значительной части Арктического региона их недостаточно.

В связи с этим МЧС России во исполнение решения Совета Безопасности Российской Федерации создает систему безопасности населения и территорий в Арктике на базе сети комплексных аварийно-спасательных центров (далее – центров). Центры планируется разместить в населенных пунктах региона, обладающих транспортной и телекоммуникационной инфраструктурой и значительными людскими ресурсами с учетом рисков возникновения природных и техногенных чрезвычайных ситуаций в Арктике.

Каждый центр должен взаимодействовать и быть информационно сопряжен с соответствующим региональным центром и НЦУКС, а также силами и средствами Минтранса России, Минприроды России, Пограничной службы ФСБ России, также системами Росгидромета, научными организациями РАН и другими службами.



ЭПИЗОДЫ КОМПЛЕКСНЫХ УЧЕНИЙ СИЛ И СРЕДСТВ ЕДИНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ЛИКВИДАЦИИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ “АРКТИКА-2011” (РАЙОН ПОРТА ТИКСИ, РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) (ИЗ АРХИВА МЧС РОССИИ))

мно-техническими средствами для информационно-аналитического обеспечения работ с последующей аттестацией экипажей ледокольных судов по их использованию.

Отметим, что МЧС России обладает специальными средствами (оборудованием), предназначенными для лик-

видации ЧС или последствий ЧС в условиях Арктики, входящими в состав средств оснащения типовых контейнерных модулей “Арктика”, а также для мониторинга надводной и подводной обстановки на пути следования ледокола.

Каждый создаваемый комплексный аварийно-спасательный центр МЧС России в соответствии с задачами, возложенными на Систему обеспечения безопасности населения и территорий Арктической зоны Российской Федерации, содержит в своем составе два специализированных комплекса:

- аварийно-спасательный;
- информационно-аналитический.



НА УЧЕНИЯХ ПО ОТРАБОТКЕ ДЕЙСТВИЙ СПАСАТЕЛЕЙ В АРКТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ (ИЗ АРХИВА МЧС РОССИИ)

Аварийно-спасательный комплекс предназначен обеспечить проведение поисково-спасательных работ (суша, море) и мероприятий по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций в зоне ответственности.

Информационно-аналитический комплекс обеспечивает выполнение следующих основных задач:

- сбор, обработка и предоставление вышестоящим, взаимодействующим и нижестоящим органам управ-

ления оперативной информации о ЧС, прогнозной информации о тенденциях их развития и последствиях, силах, средствах и ресурсах в зоне своей ответственности;

- информационное и материально-техническое обеспечение собственной деятельности;
- информационная поддержка действий дежурной смены аварийно-спасательного комплекса, включая управление действиями аварийно-спасательного формирования.

Каждый создаваемый центр должен быть высококомпьютерным, а для этого его предполагается оснастить авиационными средствами, вездеходами, универсальным аварийно-спасательным и пожарным оборудованием, размещение которых предусмотрено в специализированных контейнерах.

Следует особо подчеркнуть, что все оборудование должно быть работоспособно в условиях низких температур. Для его изготовления МЧС России организованы и проводятся соответствующие работы.

В настоящее время продолжается реализация первого этапа создания центров, ведется реконструкция четырехэтажного здания в Дудинке, осуществляется комплекс мероприятий по созданию дудинского центра (подбор, обучение и подготовка персонала, оснащение техническими средствами), открытие которого планируется в декабре 2012 года.

Одним из потенциальных источников возникновения вторичных ЧС в Арктической зоне России являются непрерывно производимые токсичные промышленные отходы, собранные в рамках ликвидации ЧС и накопленные в результате промышленной деятельности.

С целью решения данной проблемы в рамках Федеральной целевой программы “Снижение рисков и смягчение последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в Российской Федерации до 2015 года” предусмотрено и в настоящее время реализуется создание полигона с учебно-лабораторной базой для отработки инновационных перспективных технологий ликвидации чрезвычайных ситуаций, возникших при осуществлении обращения с токсичными, в том числе нефтесодержащими, отходами с суммарной мощностью технологического оборудования 100 тыс. т отходов в год.

Полигон будет размещен в промышленно развитом (и, таким образом, наиболее техногенно нагруженном) регионе Российской Федерации – Нижневартовске (Ханты-Мансийский автономный округ – Югра). Подобное размещение полигона позволит в радиусе 200–300 км эффективно реагировать на чрезвычайные ситуации, возникающие при обращении с токсичными, в том числе нефтесодержащими, отходами.

Создание полигона обеспечит своевременную, эффективную, экологически безопасную ликвидацию чрезвычайных ситуаций, возникших при обращении с токсичными, в том числе нефтесодержащими, отходами и предотвратит негативное воздействие последствий подобных ЧС на окружающую среду.

Большое значение МЧС России придает отработке согласованных действий различных ведомств при возникновении чрезвычайной ситуации.

С этой целью проводятся регулярные учения.

Так, в апреле 2010 года на базе пограничного отделения Нагурское (о-в Земля Александры, архипелаг Земля Франца-Иосифа) были проведены совместные учения МЧС России и Погранслужбы ФСБ России по отработке и координации действий в области поиска и спасения в условиях Арктики.

По замыслу организаторов чрезвычайная ситуация была вызвана аварийной посадкой на остров самолета с пассажирами на борту.

В ходе учений отрабатывались следующие основные вопросы:

- прохождение информации о чрезвычайной ситуации в зоне ответственности;

В ходе выполнения практических действий на условно аварийном судне успешно отработаны вопросы поиска и спасения людей, терпящих бедствие в воде, тушения судового пожара, доставки пострадавших вертолетом в медицинские учреждения и ликвидации аварийного разлива нефти.

Проведена фактическая отработка действий по возможной доставке пострадавших вертолетами на атомный ледокол, что подтвердило эффективность использования ледоколов.

МЧС России также осуществляет международное сотрудничество.

100



5



6

ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА О-ВЕ ШПИЦБЕРГЕН (ИЗ АРХИВА МЧС РОССИИ)

- доведение решения на реагирование;
- координация поисково-спасательных работ;
- десантирование и развертывание базового лагеря спасателей и госпиталя;
- оказание экстренной медицинской помощи тяжело пострадавшим с использованием авиации.

Еще одним примером межведомственного сотрудничества в сфере поиска и спасания в Арктике может служить проведение комплексного учения сил и средств Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС) по поиску и спасанию в Арктическом бассейне "Арктика-2011". Учение состоялось в августе 2011 года в районе внешнего рейда морского порта Тикси (губа Буор-Хая моря Лаптевых).

Темой учения была отработка действий сил и средств функциональных и территориальных подсистем РСЧС по Дальневосточному федеральному округу при возникновении чрезвычайных ситуаций техногенного характера регионального уровня на трассе Северного морского пути.

В учениях принимали участие силы и средства МЧС России, Минтранса России, ФСБ России, Росморречфлота, представители органов исполнительной власти Республики Саха (Якутия).

Всего было задействовано 9 катеров и судов, 3 воздушных судна и более 600 человек личного состава.

В сентябре 2011 года МЧС России были организованы международные комплексные учения на Северном Каспии вблизи нефтяной платформы имени Ю. Корчагина ОАО "ЛУКОЙЛ".

Место было выбрано не случайно: акватория Северного Каспия замерзает, к тому же в настоящее время на шельфе Каспийского моря ведется активная добыча и транспортировка углеводородного сырья. Подобная платформа вводится в эксплуатацию в Баренцевом море, и было важно отработать вопросы координации сил и средств при ликвидации возможных чрезвычайных ситуаций, вызванных пожаром и нефтеразливом.

Тема учения – организация совместной деятельности соответствующих служб Российской Федерации, Азербайджанской Республики и Республики Казахстан при возникновении чрезвычайной ситуации, вызванной столкновением танкера с неопознанным судном в зоне стационарной нефтедобывающей платформы, и ликвидация ее последствий.

В ходе учения "Каспий-2011" на основе имеющихся международных договоренностей и стандартов совместно отработаны "по легенде" следующие целевые установки:

- осуществлено в условиях, максимально приближенных к реальной обстановке (в том числе реально неблагоприятная погода: гроза, шквалистый ветер и ливень),

- совместное реагирование на серию чрезвычайных ситуаций в северной части Каспийского моря;
- обеспечено информирование о чрезвычайной ситуации в зоне ответственности и оперативное доведение решения на трансграничное реагирование;
- произведено развертывание в зоне чрезвычайной ситуации оперативных групп и реагирующих подразделений МЧС России, Пограничной службы ФСБ России, Минтранса России, МЧС Азербайджана, МЧС Казахстана и компании “ЛУКОЙЛ”, отработаны вопросы взаимодействия и координации действий в составе объединенной группировки;
- осуществлен поиск и спасание людей, терпящих бедствие на море;
- ликвидирован пожар на аварийном судне с использованием морских и воздушных, включая Бе-200ЧС, противопожарных высокотехнологичных средств;
- произведены практические действия по обследованию состояния подводных объектов и сооружений, находящихся в зоне чрезвычайной ситуации;
- рассмотрена и получила оценку практика действий дежурных сил и средств, предназначенных для локализации и ликвидации разливов нефти в зоне эксплуатации объектов месторождения имени Ю. Корчагина.

Подобные учения в этом районе проводились впервые и позволили выявить проблемные вопросы трансграничного взаимодействия для их последующего устранения в условиях возможной катастрофы, включая и другие регионы мира.

Учения “Каспий-2011” достигли поставленных целей и получили высокую оценку глав делегаций стран участниц и наблюдателей.

Опыт применения разнородных сил на учениях “Каспий-2011” после необходимого анализа, в том числе принимая в расчет фактор замерзания акватории Северного Каспия, может быть использован в Арктике при создании системы комплексной безопасности с учетом размещения нефтедобывающих объектов.

Международное сотрудничество России в Арктике реализуется в ряде международных организаций, основными из которых являются Арктический совет и Совет Баренц/Евроарктического региона.

В рамках Арктического совета, объединяющего восемь арктических государств, МЧС России в настоящее время организует работу в рабочей группе по предупреждению, готовности и ликвидации чрезвычайных ситуаций, выполняет мероприятия двух международных проектов: “Поиск и спасение в Арктике” и “Создание комплексной системы безопасности при реализации экономических и инфраструктурных проектов в Арктике”.

Одновременно ведется работа по кооперации международных усилий в Арктике на других направлениях.

Подводя итог, отметим, что усилия МЧС России совместно с другими министерствами и ведомствами, а также с участием наших зарубежных партнеров позволят существенно повысить безопасность проживания и работы в Арктике наших граждан и защитить хрупкую северную природу.



III раздел

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА КАК ОСНОВА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНА

Виктор Иванович Ишаев
МИНИСТР РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА –
ПОЛНОМОЧНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПРЕЗИДЕНТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ
ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ, АКАДЕМИК РАН



ОСНОВОЙ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО
ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ЯВЛЯЕТСЯ ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
ЕГО РЕСУРСНОЙ БАЗЫ И ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТЕРРИТОРИИ.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА БУДЕТ ЗАКЛЮЧАТЬСЯ
В ПЕРЕХОДЕ ОТ ДОБЫЧИ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ, ПРОДАЖИ ПРИРОДНЫХ
РЕСУРСОВ К ГЛУБОКОЙ ПЕРЕРАБОТКЕ В МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВОЙ,
ЛЕСНОЙ, РЫБНОЙ И ДРУГИХ ОТРАСЛЯХ.

ОСНОВНОЙ ЗАДАЧЕЙ НА СРЕДНЕСРОЧНУЮ И ДОЛГОСРОЧНУЮ
ПЕРСПЕКТИВУ ДЛЯ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОГО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА
РУКОВОДСТВО СТРАНЫ СТАВИТ УВЕЛИЧЕНИЕ ДОЛИ ОБРАБАТЫВАЮЩЕГО
СЕКТОРА С ВЫСОКОЙ ДОЛЕЙ ДОБАВЛЕННОЙ СТОИМОСТИ. РЕШЕНИЕ
ДАННОГО ВОПРОСА НЕВОЗМОЖНО БЕЗ ПРИВЛЕЧЕНИЯ БОЛЬШИХ
ОБЪЕМОВ ИНВЕСТИЦИОННЫХ СРЕДСТВ И РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ.

Развитие Дальнего Востока России исторически связано с определяющей ролью государства в освоении этой территории. Дальневосточный регион для России имеет важное геополитическое значение, не только обеспечивая экономику страны ресурсами, но и являясь гарантом национальной безопасности государства. Именно поэтому со времен царской России освоение восточных территорий осуществлялось на принципах патернализма, потому что только так здесь можно сформировать постоянное население. Государство вкладывало значительные денежные средства в развитие промышленности, транспортной инфраструктуры региона, в строительство целых городов, предоставляло значительные преференции местному населению. При этом речь о возврате денежных средств и окупаемости реализуемых проектов не шла.

В начале 1990-х годов, с развитием рыночных отношений, главенствующим стал принцип получения прибыли, причем желательной быстрой, что негативно сказалось на развитии Дальнего Востока России, так как его экономика по объективным причинам являлась затратной.

Основными проблемами, которые всегда сдерживали реализацию экономического потенциала региона, были экономическая и инфраструктурная изоляция от остальной части России, а также низкая внутренняя транспортная связь территории при ее огромных размерах и очаговый характер расселения.

Государство конечно же с этим не хочет мириться, поэтому намечены конкретные пути развития региона.

Благодаря особому вниманию Президента и Правительства России на Дальнем Востоке реализуются крупные инвестиционные проекты, улучшаются экономические показатели. В самое ближайшее время на принципах государственно-частного партнерства в развитие экономики Дальневосточного федерального округа будет вложено около 3 трлн рублей.

И это не предел – до 2025 года инвестиционный портфель ДФО предлагает к реализации только крупных проектов на общую сумму более 9 трлн рублей. Именно такие цифры и проекты заложены в принятой руководством страны Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года.

То, что сегодня принята такая стратегия, хорошо, но нам необходимо смотреть дальше, на перспективу. Основные задачи развития Дальнего Востока – это формирование постоянного населения в регионе, выравнивание условий функционирования и изменение структуры экономики, и интеграция в Азиатско-Тихоокеанский регион.

В этой связи Президентом Российской Федерации уже дано поручение о разработке концепции стратегии развития сотрудничества Российской Федерации со странами Азиатско-Тихоокеанского региона и прогноза социально-экономического развития Дальнего Востока до 2050 года. Стратегия имеет особое значение для Дальнего Востока России, так как экономики нашего региона и стран АТР являются взаимодополняемыми. Мы должны задать такие параметры развития, чтобы Дальний Восток России жил, а не выживал. В частности, экономика здесь должна развиваться не хуже, чем в среднем по России. Уровень валового регионального продукта в расчете на душу населения должен быть высоким. Нужно понимать, что государство не сможет постоянно вкладывать деньги в регион, поэтому необходимо формировать условия для его успешного развития. Создание предпосылок для опережающего развития макрорегиона – это и привлечение инвестиций, и создание особых экономических зон, и налоговые преференции для инвесторов. Нужно стимулировать внутренний спрос и увеличивать покупательную способность местного населения. Мы должны использовать преимущества нашей территории, как абсолютные, так и относительные.

Основой дальнейшего развития экономики Дальневосточного федерального округа является эффективное использование его ресурсной базы и транзитного потенциала территории. Главные конкурентные преимущества Дальнего Востока – это огромные запасы природных ресурсов, как ископаемых, так и биологических, и выгодное экономико-географическое положение, которое включает кратчайшие транспортные маршруты Восток – Запад. Более того, наличие протяженного морского побережья и внешней границы дает округу все возможности для успешного выполнения роли ключевого звена в интеграции России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

Россия должна войти в число ведущих мировых держав, при этом обеспечив своим гражданам достойную жизнь, – это главная цель и задача, которую озвучил Президент Российской Федерации. Она созвучна с задачами развития Дальневосточного федерального округа. Модернизация – это механизм, с помощью которого необходимо трансформировать существующую систему хозяйствования в систему, отвечающую современным представлениям о развитии и прогрессе.

Модернизация экономики Дальнего Востока будет заключаться в переходе от добычи полезных ископаемых, продажи природных ресурсов к глубокой переработке в минерально-сырьевой, лесной, рыбной и других отраслях. Мы уже должны говорить и думать не просто о добыче нефти, а о нефтепереработке и нефтехимии, не только о добыче и транспортировке газа, а о газохимии.

Основной задачей на среднесрочную и долгосрочную перспективу для регионов российского Дальнего Востока руководство страны ставит увеличение доли обрабатывающего сектора с высокой долей добавленной стоимости. Решение данного вопроса невозможно без привлечения больших объемов инвестиционных средств и реализации крупных инвестиционных проектов.

Следует отметить, что за последние годы поступление инвестиций в округ планомерно увеличивается. Так, в 2010 году их объем составил 725,7 млрд рублей. Это 7,8% от всех инвестиций, привлеченных на территорию Российской Федерации. Учитывая, что численность населения Дальнего Востока – 4,5% от общей численности населения России, этот показатель на душу населения выше среднероссийского. Наиболее привлекательной отраслью, помимо нефтегазовой (76% вложений), является горнодобывающая с объемом иностранных инвестиций 1,5 млрд долларов (18%); доля лесной промышленности – 2,5%.

В региональной структуре наибольший объем привлеченных инвестиций (81,3%) сформировали четыре субъекта: Приморский край (32,4%), Республика Саха (Якутия) (20,1%), Сахалинская область (15,3%) и Хабаровский край (13,3%). Порядка 16% от общего объема инвестиций приходится на ассигнования из федерального бюджета. Доля же регионов округа относительно невелика и составляет всего 4,0%. Почти 80% занимают инвестиции крупных российских компаний.

В целях привлечения инвестиций для реализации стратегических проектов на территории округа руководством страны был принят целый ряд важных решений. Нынешней осенью состоялась официальная презентация фонда развития Дальнего Востока и Забайкалья. Его создание одобрил наблюдательный совет Внешэкономбанка. Утвержден общий механизм работы фонда, согласно которому основным направлением деятельности будет содействие развитию инвестиционной деятельности в регионе. Прежде всего Внешэкономбанк будет ориентироваться на стимулирующий эффект для привлечения средств из коммерческих источников. Регионы уже подготовили предварительный перечень проектов. В основном это инфраструктурные проекты, проекты в области обрабатывающей промышленности, металлургии, ориентированные на строительство горно-обогатительных комбинатов или их модернизацию, на развитие туристической инфраструктуры, сельского хозяйства, промышленности стройматериалов. Минимальный объем их финансирования составит порядка 500 млн рублей.

На сегодняшний день в субъектах Российской Федерации Дальневосточного федерального округа осуществляется реализация 24 федеральных целевых программ.

Особое место занимает Федеральная целевая программа “Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 годы”. На развитие транспортной, инженерной инфраструктуры, энергетики, социальной сферы на Курилах предусмотрено 2,7 млрд рублей.

Перспективных инвестиционных проектов, которые в будущем могут быть реализованы на Дальнем Востоке, достаточно. Прежде всего основной объем инвестиций предполагается направить на создание современной инфраструктуры, а именно в строительство и модернизацию автодорог, железнодорожных магистралей, морских и воздушных портов.

Часть проектов в настоящее время успешно реализуется: трубопроводная система Восточная Сибирь – Тихий океан, газопровод Сахалин – Хабаровск – Владивосток. В самых ближайших планах – реализация программы газификации Дальнего Востока за счет ресурсов Якутии (Чаяндинское месторождение) и Восточной Сибири (Ковыктинское месторождение), которые в том числе будут использованы в нефтеперерабатывающей и трубопроводной системах Дальнего Востока, а также для экспорта в Китай, Республику Корея, КНДР и Монголию.

В будущем в Южной Якутии, например, планируется создать крупный промышленный район на базе объектов гидроэнергетики и комплекса промышленных производств, преимущественно связанных с глубокой переработкой природного газа, апатитов, угля, железных, урановых руд, а также лесопереработкой.

Большое значение для экономики Дальнего Востока имеет образование Ванинского транспортно-промышленного узла в Хабаровском крае.

На базе порта Восточный в Приморье планируется создать особую экономическую зону портового типа, ориентированную на международные перевозки с формированием региональной контейнерной транспортно-логистической системы. Это создаст условия для развития эффективного морского комплекса (порта-хаба).

В Амурской области будут образованы три зоны опережающего экономического развития: природно-ресурсная зона Байкало-Амурской магистрали, Приамурская аграрно-индустриальная зона (с перспективами развития горно-металлургического комплекса) и Свободненская космическая зона. Так, группа компаний “Петропавловск” планирует на базе Куранхского и Гаринского месторождений железной руды в Амурской области и Кимкано-Сутарского месторождения в Еврейской автономной области построить горно-обоганительные комплексы и горно-металлургический комбинат с полным циклом производства от руды до чугуна. Предполагаемый общий объем выпуска продукции при выходе на проектную мощность составит 9,6 млн т железорудной продукции в год.

В этой связи принципиальное значение для региона имеет увеличение пропускной способности Байкало-Амурской железнодорожной магистрали с одновременным развитием восточных портов. Развитие территорий, прилегающих к БАМу, позволит не только вовлечь в оборот дополнительные ресурсы, но и создать новые рабочие места, сформировать новый пояс экономического развития на Дальнем Востоке России. По прогнозам экспертов, с учетом реализуемых и планируемых к реализации инвестиционных проектов и потребностей крупных грузоотправителей, объем перевозки грузов в направлении БАМа составит к 2015 году порядка 52 млн т, а до 2030 года увеличится до 100 млн т. Сейчас же ежегодная пропускная способность БАМа всего 12,5 млн т.

По предварительной оценке, только на развитие и модернизацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта (с учетом подвижного состава) необходимо до 2015 года более

400 млрд рублей, а до 2030 года – около 1,1 трлн рублей. Все эти мероприятия капиталоемкие, чтобы их осуществить, нужна поддержка государства. Коренная модернизация и реконструкция Байкало-Амурской магистрали создаст условия для многократного роста объемов транзитных и внешне-торговых перевозок через порты Дальневосточного региона.

Еще одним перспективным инвестиционным проектом является проект космодрома Восточный в Амурской области. Предполагается, что в строительство будут вовлечены как федеральные средства, так и средства внебюджетных источников, в том числе, возможно, иностранных. В ходе строительства космодрома будут возведены стартовый комплекс, взлетно-посадочная полоса, кислородно-азотный, водородный заводы, по 150 км железных и автомобильных дорог, включая железнодорожную ветку от ст. Ледяная, система электроснабжения. Строителям предстоит до 2015 года соорудить почти 1,6 тыс. объектов, которые разместятся на площади космодрома и прилегающей территории (700 кв. км). Общая стоимость строительства оценивается в 251 млрд рублей. Подготовительные работы начались этой осенью. В частности, Роскосмос должен определиться с победителем конкурса на эскизную проектировку основных объектов космодрома (соответствующие работы оценены заказчиком в 309 млн рублей).

Задачей ближайших месяцев является формирование солидной строительной базы и энергетической инфраструктуры. Еще одной первоочередной задачей является размещение людей. Уже в 2012 году здесь будет работать 10 тыс. человек, а затем появится город на 30 тыс. жителей. Им нужно жилье, питание, медицинское обслуживание.

Развитие экономики региона связано также и с перспективой строительства мостового перехода на о-в Сахалин. Проект создания железнодорожного перехода предусматривает строительство новой 580-километровой железнодорожной линии от ст. Селихино близ Комсомольска-на-Амуре до ст. Ныш на северо-востоке Сахалина. На материковой части протяженность ветки составит 435 км. Она выйдет к мысу Лазарева, омываемому проливом Невельского. Здесь самое узкое место, разделяющее материк и Сахалин. С сахалинского берега железнодорожный участок длиной 130 км пройдет от пос. Погиби по широте практически через весь остров и соединится с действующей магистралью в районе ст. Ныш. Строительство дороги Селихино – Ныш уже входит в Стратегию развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года как геополитический проект.

Сколько этот проект будет стоить, сейчас трудно определить. Но порядок цен не такой уж большой – около 400 млрд рублей. Будет ли это мостовой переход длиной 17 км, или сплошная дамба, или тоннель, проектировщик еще должен определиться. Прежде всего необходимо создать рабочую группу, которая все это обоснует. По нашей оценке, реализация данного проекта позволит задействовать потенциал, который сегодня занят на стройках саммита АТЭС. Крупнейшие игроки рынка уже заявили, что будут участвовать в конкурсе на создание перехода, если он будет объявлен. Это изначально государственное, а не коммерческое дело, и поэтому об окупаемости здесь речи не идет.

Государство может и должно создавать условия, стимулы для того, чтобы частные инвестиции направлялись на наиболее проблемные и острые участки, прежде всего через совершенствование механизмов государственно-частного партнерства. Если этими вопросами не начать заниматься уже сейчас, сроки многих заявленных и планируемых к реализации инвестиционных проектов могут существенно сдвинуться.

Ускоренное развитие всей социально-экономической инфраструктуры Дальнего Востока должно стать залогом улучшения инвестиционного климата в субъектах ДФО. Ликвидация административных барьеров, селективные налоговые льготы, максимальное информирование зарубежных инвесторов, административное сопровождение ключевых проектов, создание спе-

циальных органов (агентств, подразделений в администрациях) по работе с иностранными инвесторами – все это должно стимулировать деятельность зарубежных компаний и финансовых институтов на Дальнем Востоке. В процессе привлечения иностранных инвестиций мы заинтересованы не только в увеличении финансовых возможностей как таковых, но и в притоке на российскую территорию современного оборудования, внедрении зарубежных передовых технологий, системы менеджмента, усвоении новых знаний.

Современные условия таковы, что будущее экономики – за производствами с высоким потенциалом развития, следовательно, реализация крупных инвестиционных проектов и формирование комфортных условий для жизни населения в значительной степени будут способствовать развитию Дальнего Востока.

О ВОПРОСЕ РАЙОНИРОВАНИЯ СЕВЕРА РОССИИ

**Валентина Николаевна
Пивненко**

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ
И ПРОБЛЕМАМ СЕВЕРА
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА,
КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РАЙОНОВ СЕВЕРА НЕОБХОДИМ КОМПЛЕКСНЫЙ И НАУЧНО ОБОСНОВАННЫЙ ПОДХОД К РАЙОНИРОВАНИЮ СЕВЕРА РОССИИ. ТРЕБУЕТСЯ УСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВОВЫХ ОСНОВ ОТНЕСЕНИЯ ТЕРРИТОРИЙ К СЕВЕРУ. ЧЕТКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЮЖНЫХ ГРАНИЦ СЕВЕРА И ЗОН ДИСКОНФОРТНОСТИ ПОЗВОЛИТ СКОНЦЕНТРИРОВАТЬ РЕСУРСЫ ДЛЯ ПОДДЕРЖКИ НАСЕЛЕНИЯ НАИБОЛЕЕ ПРОБЛЕМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ, ДИФФЕРЕНЦИРОВАТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ МЕХАНИЗМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПО РАЙОНАМ (ЗОНАМ) СЕВЕРА. ВЫРАБОТАННАЯ НА ОСНОВЕ ТАКОГО ЗАКОНА ПРАВОВАЯ БАЗА СОЗДАСТ УСЛОВИЯ ДЛЯ УПОРЯДОЧЕНИЯ СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ, НАЛОГОВОЙ, ИНВЕСТИЦИОННОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ, ПОЗВОЛИТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ЗАТРАТЫ, СВЯЗАННЫЕ С УДОРОЖАНИЕМ СТОИМОСТИ ЖИЗНИ СЕВЕРЯН, ОБЕСПЕЧИТЬ РАВНЫЕ КОНСТИТУЦИОННЫЕ ПРАВА ГРАЖДАН НА ОБРАЗОВАНИЕ, МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, СОЦИАЛЬНОЕ И ПЕНСИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.

Уже на протяжении ряда лет и в политических, и в научных кругах дискутируется вопрос о районировании территорий Севера России. Вопрос является проблемным, острым и не оставляет равнодушным не только представителей органов всех ветвей и уровней власти, ученых, но и население, каждого человека, проживающего сегодня в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

До настоящего времени эти районы выделены на территории страны нормативными правовыми актами исполнительной власти СССР и Российской Федерации. Отнесение того или иного субъекта Российской Федерации или части его территории к районам Крайнего Севера производится нормативными актами и Президента Российской Федерации, и Правительства Российской Федерации. Государство продолжает пользоваться понятием “Крайний Север”, которое было установлено решением ВЦИК и Советом Народных Комиссаров РСФСР в начале 30-х годов прошлого столетия.

К районам Крайнего Севера и приравненным к ним местностям полностью или частично относятся 24 субъекта Российской Федерации, то есть почти третья часть регионов России. Уже этот факт свидетельствует о необходимости более детального учета местной специфики и дифференциации северных территорий.

Неоспоримо, что северные регионы играют ключевую роль в развитии экономики России, обеспечении ее безопасности и геополитических интересов.

В целях повышения эффективности государственной поддержки социально-экономического развития районов Севера постановлением Правительства Российской Федерации в марте 2000 года была принята Концепция государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера. В указанной концепции Север определялся как высокоширотная часть территории России суровыми природно-климатическими условиями, обуславливающими повышенные затраты на производство продукции и жизнеобеспечение населения. Целью документа было совершенствование системы северных гарантий и компенсаций. При этом предусматривалось их сохранение для проживающего в районах Севера населения, а также возмещение лицам, работающим и проживающим в регионе, удорожания стоимости жизни по сравнению со средними общероссийскими показателями. Исходной базой для осуществления предоставления социально-трудовых гарантий, компенсаций и мер социальной поддержки населению должно было стать новое районирование северных территорий по природно-климатическим условиям.

За прошедшие годы были предприняты некоторые попытки провести районирование Севера России. Самым ярким примером служит проект районирования территории России, подготовленный рабочей группой под эгидой Минэкономразвития России. В разработанной методике основной акцент был сделан только на климатогеографические особенности северных регионов и абсолютно не учитывались ни социально-экономические, ни медико-биологические критерии. Результатом предложенного подхода явилось резкое снижение количества территорий, относимых к северным регионам.

Весной 2004 года на совещании президиума Госсовета в Салехарде, посвященном социально-экономическому развитию северных территорий, также обсуждался вопрос районирования Севера. Было отмечено, что из-за отсутствия закона о районировании не работают в полной мере федеральные законы, устанавливающие конкретные меры поддержки северян. Только четкое законодательное определение южных границ Севера и зон дискомфорта позволит сконцентрировать ресурсы для поддержки населения наиболее проблемных территорий, дифференцировать государственные механизмы регулирования по районам (зонам) Севера. А выработанная на основе такого закона правовая база создаст условия для упорядочения социально-трудовых отношений, налоговой, инвестиционной и социальной политики, позволит компенсировать затраты, связанные

с удорожанием стоимости жизни северян, обеспечить равные конституционные права граждан на образование, медицинское обслуживание, социальное и пенсионное обеспечение. На этом же заседании Президент Российской Федерации В.В. Путин подчеркнул, что “нужны четкие критерии отнесения тех или иных территорий к районам Севера. Пока мы продолжаем говорить о Севере вообще, а между тем он многообразен и по своим социально-экономическим, и по климатическим условиям”. Подготовить такие критерии районирования было поручено Министерству регионального развития Российской Федерации к декабрю 2006 года.

После заседания в Салехарде в мае 2004 года на основании решения генерального совета Всероссийской политической партии “Единая Россия” “О необходимости формирования государственной политики экономического и социального развития северных регионов Российской Федерации” была создана рабочая группа, сформированная из числа ученых, специалистов федеральных, межрегиональных и региональных органов власти, научных центров, профсоюзов для разработки научно обоснованной Методики районирования Севера России (далее – методика. К подготовке методики были привлечены специалисты 24 научных организаций России.

Был изучен отечественный и зарубежный опыт районирования северных территорий. И уже в ноябре 2004 года в рамках Всероссийской научно-практической конференции “Социальное развитие северных регионов: опыт, проблемы, перспективы” были впервые обнародованы подходы к обоснованному районированию Севера России. Все участники конференции поддержали разработчиков проекта методики в том, что при проведении работ по районированию необходимо обязательно учитывать кроме природно-климатического фактора и социально-экономический. Также было отмечено, что в расчетах следует учитывать и существенное влияние показателей медико-биологического фактора на здоровье и работоспособность людей, проживающих в северных регионах страны. Учеными Архангельска, Петрозаводска, Якутска были предложены свои самостоятельные подходы к определению конкретных показателей, отражающих влияние медико-биологического фактора на критерий районирования. При этом неоспоримым является то, что природно-климатический фактор не изменяется или изменяется очень медленно, тогда как обусловленные социально-экономическими и медико-биологическими факторами процессы достаточно динамичны.

При таком подходе очевидна специфика Севера, состоящая в том, что показатели природно-климатического, социально-экономического и медико-биологического факторов выражаются сильнее с ростом широты. С другой стороны, они имеют пороговые значения, совокупность которых образует границу Севера.

Все высказанные предложения и замечания по проекту методики были рассмотрены и по возможности учтены при ее доработке.

В предложенной методике внимание было акцентировано на районировании собственно территории Севера России в зависимости от фактического проживания (пребывания) там людей.

Главным критерием районирования является степень дискомфорта (благоприятности) окружающей среды, влияющей на здоровье и работоспособность человека.

Впервые в отечественной практике была проведена обширная комплексная работа по разработке и научному обоснованию методики районирования Севера России.

В методике были представлены научные основы оценки степени дискомфорта жизнедеятельности населения по природно-климатическому, социально-экономическому и медико-биологическому факторам в их единстве, порядок отнесения субъектов Российской Федерации, административных районов к северным территориям. Необходимо отметить, что примененные показатели,

рассчитанные на основе официальных данных Росстата, позволяли без всяких сомнений на научной основе определить южную границу территорий Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

На основе методики был разработан пакет из четырех проектов федеральных законов: “О районировании Севера Российской Федерации”, “О перечне районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей”, “О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях” и “О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации”. В целом этот пакет был направлен на улучшение социально-экономической ситуации в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях и повышение уровня благосостояния северян. В частности, предлагаемыми проектами законов предусматривалось восстановление выплат молодежи (лицам в возрасте до 30 лет) процентной надбавки к заработной плате в полном размере с первого дня работы в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, если они прожили в указанных районах и местностях не менее пяти лет, и установление процентной надбавки к стипендии для лиц, обучающихся в учреждениях высшего профессионального и послевузовского профессионального образования, среднего профессионального и начального профессионального образования, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, установление льготных тарифов для перевозки детей, выезжающих для санаторно-курортного лечения и отдыха из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, компенсаций расходов на оплату стоимости проезда и провоза багажа к месту отпуска и обратно для работников всех организаций, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, в размере, на условиях и в порядке, установленных законом, применение к ежемесячным денежным выплатам районного коэффициента для ветеранов, инвалидов, граждан, подвергшихся воздействию радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС, и граждан, подвергшихся радиационному воздействию вследствие ядерных испытаний на Семипалатинском полигоне, проживающих на Севере.

Законопроекты вместе с методикой получили положительное заключение экспертного совета фракции “Единая Россия” в Государственной Думе.

В ноябре 2006 года указанные документы были рассмотрены на президиуме генерального совета Всероссийской партии “Единая Россия”, где также получили положительное заключение. На заседании было акцентировано внимание на том, что принятие законопроекта о районировании не привело к “выпадению” территорий из перечня районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, относимых к ним в соответствии с действующим законодательством.

В конце 2006 года пакет законопроектов по районированию был направлен на заключение в Правительство Российской Федерации.

В соответствии с решением правительства в Минрегионе России было проведено совещание, на котором вновь были рассмотрены представленные проекты федеральных законов и принято решение о необходимости поддержки указанных законопроектов с учетом ряда замечаний.

В 2007 году в Государственной Думе были проведены парламентские слушания “Районирование Севера России”. Участники слушаний в своих выступлениях выразили убежденность, что законодательное утверждение методики и пакета законопроектов создаст в будущем препятствия на пути необоснованных попыток изъять какие-либо районы из перечня северных территорий. В то же время неоднократно подчеркивалось, что главной задачей при разработке методики и законопроектов было сделать так, чтобы не пострадали интересы жителей Севера, имеющих сегодня право на государственные гарантии и компенсации.

По результатам слушаний были приняты рекомендации, в которых констатировалось, что разработанная рабочей группой Методика районирования Севера является комплексным и научно обоснованным подходом к районированию с учетом природно-климатического, социально-экономического и медико-биологического факторов. Она должна стать объективной основой для установления гарантий и компенсаций населению Севера в новых экономических условиях. Разработанный на основе методики пакет федеральных законов о районировании Севера Российской Федерации устанавливает правовые основы отнесения территорий к Северу и определяет южную границу северных территорий.

Участники слушаний рекомендовали Правительству РФ и Государственной Думе поддержать методику и пакет законопроектов о районировании.

В сентябре 2008 года по результатам проведения планового экспертно-аналитического мероприятия "Анализ и оценка реализации Федерального закона "О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях" в части обеспечения социальных гарантий граждан, достигших пенсионного возраста, Счетной палатой Российской Федерации были представлены в Государственную Думу результаты и предложения, первым из которых рекомендовано ускорить разработку и принятие федеральных законов о районировании Севера Российской Федерации и гарантиях и компенсациях гражданам, проживающим (проживавшим) и работающим (работавшим) на Севере, предусматривающих в том числе:

- определение критериев, обуславливающих отнесение той или иной территории к районам Севера (транспортных, климатических, географических и иных);
- определение "стоимости" этих критериев для целей установления размера социальных выплат;
- внедрение на федеральном уровне элементов адресности в механизмы предоставления дополнительных мер социальной защиты северянам.

В Комитете Государственной Думы по проблемам Севера и Дальнего Востока V созыва в 2007–2011 годах продолжала работать созданная в мае 2004 года рабочая группа по районированию и подготовке проектов федеральных законов о социально-экономическом развитии Севера Российской Федерации. Группой была доработана комплексная Методика районирования Севера Российской Федерации с учетом природно-климатического, медико-биологического и социально-экономического факторов. Был доработан проект федерального закона "О районировании Севера Российской Федерации", включающий в себя Методику районирования Севера России и обновленный перечень районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

В ноябре 2008 года состоялось обсуждение законопроекта с участием первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова.

В 2007 году в соответствии с разработанной методикой были подготовлены и направлены в Министерство регионального развития Российской Федерации обоснования отнесения г. Печоры и с. Усть-Лыжа Республики Коми к районам Крайнего Севера. В результате с 1 января 2008 года город республиканского значения Печора и с. Усть-Лыжа с подчиненной ему территорией (Республика Коми) отнесены к районам Крайнего Севера в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации. В 2011 году подобные обоснования были направлены в отношении территорий Берёзовского и Белоярского районов Ханты-Мансийского автономного округа. Комитетом была подготовлена и опубликована коллективная монография "Районирование Севера России: новые подходы".

К 2012 году вопрос о районировании Севера Российской Федерации остается открытым.

Сложившаяся система государственной поддержки северных территорий вошла в противоречие с развивающимися экономическими и федеративными отношениями. Недостаточно учитываются произошедшие в экономике России изменения. Сохраняются многие черты старой административно-командной модели, в том числе и в самом определении объекта поддержки – “районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности”, “районы Севера с ограниченными сроками завоза грузов (продукции)», “районы проживания коренных малочисленных народов Севера”, “другие районы Севера”.

Необходимо безотлагательно готовить комплексный пакет законодательных и нормативных правовых актов, регулирующих экономику и социальную сферу Севера России. Это подтверждает анализ состояния правового регулирования социально-экономического развития северных территорий и социальной поддержки населения субъектов Российской Федерации, полностью или частично относящихся к районам Крайнего Севера и приравненных к ним местностям. Особенно остро стоит проблема нерешенности на законодательном уровне ключевого вопроса – районирования арктических и северных территорий России. И в этом бесценную помощь могут оказать опыт и наработки прошлых лет, практически готовые к внесению в Государственную Думу так необходимые северянам законопроекты.

ПРИРОДНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ: ЭФФЕКТИВНО РАЗВИВАТЬ И СОХРАНЯТЬ!



Виталий Сергеевич Фортыгин

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АРХАНГЕЛЬСКОГО
ОБЛАСТНОГО СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫДЕЛЯЕТСЯ СРЕДИ ДРУГИХ РЕГИОНОВ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА РАЗНООБРАЗИЕМ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ, ЧТО ДИКТУЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО ФОРМИРОВАНИЯ ПОЛИТИКИ, НАПРАВЛЕННОЙ НА ОХРАНУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ.

РАЦИОНАЛЬНОЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ НАПРЯМУЮ СВЯЗАНО НЕ ТОЛЬКО С ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ КОНКРЕТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, НО И С СОЗДАНИЕМ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ СИСТЕМЫ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫХ АКТОВ В СФЕРЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ, ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА. В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ СОЗДАНЫ НЕОБХОДИМЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИРОДНЫХ БОГАТСТВ.

В ДАННОЙ СТАТЬЕ МЫ ОБРАТИМСЯ К ДВУМ АСПЕКТАМ ОБШИРНОЙ ТЕМЫ, ИМЕЮЩЕЙ ОГРОМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ НАШЕГО РЕГИОНА, – РАЗВИТИЯ ПРИ УСЛОВИИ СОХРАНЕНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ: К РАЦИОНАЛЬНОМУ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЮ ПРИ ДОБЫЧЕ АЛМАЗОВ И ПРИ ЛЕСОПОЛЬЗОВАНИИ.

Высказывание М.В. Ломоносова “Российское могущество прирастать будет Сибири...” знают очень многие, но далеко не все помнят продолжение фразы – “...и Северным океаном”. Чем дальше мы уходим от XVIII века, тем более очевидной становится прозорливость этих слов, потому что каждое десятилетие, каждый год открывают нам все новые и новые богатства северных регионов.

Север России всегда привлекал исследователей и поэтому достаточно хорошо изучен с разных точек зрения: геополитической, экономической, социальной, культурной. К сожалению, вопросы рационального природопользования изучались только узким кругом ученых. Проблемы обеспеченности минерально-сырьевыми и отчасти биологическими ресурсами, поисков новых источников сырья, транспортной доступности Севера поднимались в работах В.Ф. Цветкова, А.А. Григорьева, С.В. Славина, Г.А. Аграната¹ и ряда других ученых.

Архангельская область выделяется среди других регионов Северо-Западного федерального округа разнообразием природных ресурсов, что диктует необходимость последовательного формирования политики, направленной на охрану окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов. На сегодняшний день рациональное использование природных ресурсов подразумевает максимально полное извлечение из природного ресурса всех полезных продуктов с наименьшим нарушением ресурсного потенциала и состояния окружающей природной среды. Суть идеи рационального природопользования, как доказывают отечественные ученые, такова: ресурсы можно и нужно использовать, но при выполнении трех условий:

- темпы потребления возобновляемых ресурсов не должны быть выше темпов их восстановления;
- темпы потребления невозобновляемых ресурсов не должны идти впереди темпов разработки их устойчивых (возобновляемых) заменителей;
- объемы и интенсивность поступления загрязняющих веществ в окружающую среду должны соответствовать ее возможностям поглотить и переработать эти отходы².

В последние десятилетия перспективы развития Архангельской области все чаще связывают с уникальным богатством недр. За 80 лет существования архангельской геологии в регионе (включая Ненецкий автономный округ) открыто и разведано более 1,5 тыс. месторождений полезных ископаемых (бокситы, алмазы, нефть и газ, полиметаллы, подземные пресные и минеральные воды, карбонатное сырье для целлюлозно-бумажной промышленности и производства цемента, гипс, строительный камень, строительный песок, базальты для производства минеральной ваты, торф и др.).

Наш регион располагает минерально-сырьевыми базами федерального значения, такими как Североонежский бокситоносный район в Плесеком районе (запасы бокситов составляют 18% российских), Зимнебережный алмазоносный район с запасами, составляющими 20% от российских, месторождения углеводородного сырья в Ненецком автономном округе и на континентальном шельфе Баренцева и Карского морей.

По состоянию на 1 января 2012 года на территории Архангельской области (без предприятий по добыче подземных вод для хозяйственно-питьевого водоснабжения населенных пунктов)

1. Например: Агранат Г.А. Новые проблемы и возможности освоения Севера. М.: Знание, 1984; Агранат Г.А. Перспективы развития районов горнодобывающей промышленности на Севере и Востоке СССР // Территориальная структура народного хозяйства СССР в период НТР / Отв. ред. Э.Б. Алаев, Г.М. Приваловская. М.: Наука, 1989; Григорьев А.А. Священные земли озерного края России. СПб., 2001; Седова Н.Б., Рыбак П.М. Разработка карты природопользования на примере Архангельской области // Освоение Севера и проблемы природовосстановления. Тезисы докладов 5-й международной конференции. Сыктывкар, 2001; Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М., 1961; Цветков В.Ф., Семенов Б.А. Рубки и лесовозобновление на Крайнем Севере // Вопросы притундрового лесоводства европейской части СССР. Архангельск, 1983; Цветков В.Ф. Камо грядеши (Некоторые вопросы лесоведения и лесоводства на Европейском Севере). Архангельск, 2000; Цветков В.Ф., Цветков И.В. Лес в условиях аэротехногенного загрязнения. Архангельск, 2003.

2. Комплексное управление природопользованием на шельфовых морях. Аналитический материал и результаты круглых столов. М., Мурманск, 2011. С. 7.

действует 6 горнодобывающих предприятий по разработке месторождений твердых полезных ископаемых, 10 предприятий по добыче минеральных вод, 74 предприятия занимаются разработкой месторождений общераспространенных полезных ископаемых.

В данной статье мы обратимся к двум аспектам обширной темы, имеющей огромное значение для нашего региона, – развития при условии сохранения окружающей среды: к рациональному природопользованию при добыче алмазов и при лесопользовании.

Активное освоение ресурсов требует создания нормативно-правовой базы, регламентирующей процессы недропользования. Ключевым в данной сфере является закон “О предоставлении недр и пользовании недрами на территории Архангельской области”, принятый Архангельским областным Собранием депутатов в 2005 году. Данный закон определяет виды пользования недрами; участки недр, предоставляемые в пользование; классификацию месторождений общераспространенных полезных ископаемых; устанавливает сроки пользования участками недр; порядок лицензирования; порядок составления заявки на получение права пользования участками недр и регулирует многие другие аспекты процесса недропользования. Изменения, вносимые в закон практически ежегодно, связаны с необходимостью приведения его в соответствие с федеральным законодательством, а также совершенствования порядков процедуры предоставления участков недр в пользование.

По запасам алмазов наша область занимает второе место в России. На наличие в северных землях алмазов указывал еще в XVIII веке выдающийся ученый Михаил Васильевич Ломоносов. Масштабный поиск алмазов в регионе был начат в 1930-е годы и связан с проведением исследований на трубках взрыва Онежского п-ова партией ленинградских геологов. Первые реальные подтверждения алмазоносности Беломорско-Кулойского плато удалось получить в 1974 году, когда в долине р. Мела архангельские геологи нашли пластовые тела кимберлитов.

Планомерное проведение поисковых работ на алмазы на Зимнем берегу Белого моря было начато в 1980 году. В октябре геологи Юрасской экспедиции открыли трубку, названную Поморской, с промышленным содержанием алмазов. Открытия на Зимнебережной площади новых трубок продолжались до конца 1982 года, что привело к обнаружению большого числа алмазоносных тел, в том числе важных в промышленном отношении алмазоносных трубок “Ломоносовская”, “Пионерская”, “Карпинского-1”, “Карпинского-2”, “Архангельская”, сформировавших (совместно с трубкой “Поморская”) месторождение имени Ломоносова. Оно является первым в мире коренным месторождением округлых алмазов и единственным в Европе коренным месторождением алмазов. Рыночная стоимость запасов определяется в 12 млрд рублей.

В самом начале поисковых работ, еще до открытия коренных источников, известный исследователь кимберлитовых минералов В.С. Соболев обратил внимание на необычную форму кристаллов алмаза, встречающихся в Архангельской области. Они имели округлые очертания, чем отличались от алмазов Якутии. Для алмазов месторождения имени Ломоносова, особенно для крупных экземпляров, характерны кривогранные кристаллы ромбододекаэдрической формы. Среди мелких алмазов (менее 0,5 мм в поперечнике) преобладают плоскогранные октаэдры. В этом отношении архангельские алмазы не имеют аналогов среди собратьев из коренных месторождений Якутии и, по-видимому, мира, за исключением лампроитового месторождения Аргайл в Австралии.

В феврале 1996 года акционерным обществом “Алмазный берег” в пределах Верхотинского поля Зимнебережного кимберлитового района открыта новая высокоалмазоносная кимберлитовая трубка, названная в честь главного геолога ПГО “Архангельскгеология” Владимира Павловича Гриба. Проект по разработке месторождения был включен Минрегионом России в перечень приоритетных инвестиционных направлений СЗФО. Запасы алмазов трубки имени Гриба оцениваются

в объеме 98,5 млн карат. Разработка месторождения и строительство горно-обогатительного комбината начаты в 2010 году. Для начала реализации проекта должны быть построены внутрикарьерные дороги, проведена отсыпка строительных площадок, возведен основной энергокомплекс, постоянный вахтовый поселок и многое другое.

Разработку месторождений Ломоносова и Гриба ведут ОАО “Севералмаз” и ОАО “Архангельскгеолдобыча”. С деятельностью этих компаний связано не только создание сотен рабочих мест, приход инвестиций в регион, но и тот факт, что Архангельскую область стали воспринимать как алмазодобывающий регион. Оба предприятия на рубеже 2014–2015 годов должны решить главные задачи: ОАО “Севералмаз” – построить вторую очередь горно-обогатительного комбината на месторождении Ломоносова и выйти на уровень добычи руды в 5,6 млн т, а ОАО “Архангельскгеолдобыча” – начать эксплуатацию месторождения имени Гриба.

С геолого-разведочными работами и добычей всех видов полезных ископаемых на территории области связано воздействие на окружающую природную среду, зависящее от степени нарушенности поверхности и недр, загрязнения водной и воздушной среды и т.д. Уровень этого воздействия при добыче минерального сырья определяется мощностью добывающих предприятий и применяемой технологией работ.

Основными источниками воздействия на окружающую среду при добыче алмазов и бокситов являются автотранспортные механизмы и промышленные объекты. Экологические последствия такого воздействия выражаются в образовании отвалов извлеченных горных пород, в сооружении больших по объему и площади прудов-отстойников и хвостохранилищ; в сбросе загрязненных карьерных вод в водные объекты; в выбросах в атмосферу большого количества пыли и загрязняющих веществ.

В настоящее время основными направлениями разработки природоохранных мероприятий в районе размещения горнодобывающих предприятий являются:

- сокращение вредного воздействия отходов добычи и обогащения с высокими концентрациями химических элементов;
- сокращение вредного воздействия сточных вод и охрана водных систем;
- рекультивация территорий после завершения добычных работ;
- планирование технологических мероприятий с учетом особенностей природной геохимической структуры территорий и прогнозируемого характера выбросов;
- мониторинг качества окружающей природной среды.

Если говорить о деятельности конкретного предприятия, например, ОАО “Севералмаз” ведет работу в соответствии с принципами минимизации вреда природной среде, который может быть нанесен при освоении месторождения. Проект строительства горно-обогатительного комбината на месторождении имени Ломоносова прошел экологическую экспертизу Министерства природных ресурсов РФ. Проведение горных работ потребовало подготовки проектов, согласования проектной документации в надзорных и контролирующих органах, организации экологического мониторинга на лицензионных участках, проведения общественных слушаний с жителями Приморского и Мезенского районов Архангельской области.

При разработке месторождения большое внимание уделяется локальному мониторингу лесов: на пробных площадях лесоводы выполняют учет и анализ возобновления леса, осуществляют контроль гидротермического режима почв. В целях регулярного контроля за состоянием почв и растительности заложены геоботанические площадки, анализируется состояние животного мира. Кроме того, в полном объеме ведутся наблюдения за сбросами карьерных, дренажных и ливневых вод, выбросами и состоянием атмосферного воздуха.

Особое внимание необходимо уделить вопросам рационального использования лесных ресурсов Архангельской области, которая является одним из ведущих лесопромышленных регионов России. Общая площадь земель лесного фонда – 29,1 млн га, в том числе эксплуатационных лесов – 21,6 млн га. По запасам древесины Архангельская область занимает 2-е место на северо-западе и 8-е место в России.

Обширные запасы леса позволяют развивать в регионе плитное и мебельное производство, а также деревянное домостроение, производство различных изделий из древесины и древесных отходов, в том числе и альтернативных источников топлива.

Лесной комплекс, являясь ведущим сектором экономики Архангельской области, находится на первом месте среди обрабатывающих отраслей по объемам отгружаемой продукции, платежам в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации и численности занятых.

Без сомнения, хозяйственное использование лесных ресурсов, обеспечивая благосостояние значительной части населения области, нуждается в постоянном восполнении. Отметим, что за 2011 год лесовосстановительные работы выполнены на площади 48,3 тыс. га, что составляет 95% от плана года (50,9 тыс. га), в том числе за счет лесопользователей – 43,5 тыс. га.

Невыполнение планов по лесовосстановительным работам было обусловлено рядом причин: резким повышением температуры воздуха в период проведения лесопосадочных работ, приведшим к ускоренному росту и образованию побегов у посадочного материала; аномально жаркой и сухой погодой в период проведения лесокультурных работ, отрицательно сказавшейся на приживаемости сеянцев и всхожести лесных культур, создаваемых методом посева; высокой пожароопасной обстановкой, в результате которой было введено ограничение на проведение лесозаготовительных и лесохозяйственных работ, не связанных с тушением лесных пожаров (в 2011 году было зарегистрировано 703 лесных пожара).

Основными факторами, вызывающими ослабление и гибель насаждений в наших условиях, исследователи называют пожары, неблагоприятные погодные условия, влияющие на гидрологический режим, ураганные ветры, грибные заболевания, энтомовредителей, техногенные и антропогенные воздействия.

Совокупность этих факторов, а также недостаточное финансирование препятствуют осуществлению в лесохозяйственной деятельности политики рационального использования ресурсов.

Летом 2012 года специалисты министерства природных ресурсов Архангельской области заявили о том, что сплошные рубки в Архангельской области не успевают компенсироваться текущим объемом лесовосстановления. В 2012 году посадка деревьев производилась на площади 3 тыс. га, а площадь вырубки составляет около 60 тыс. га. Одна из проблем лесовосстановления в регионе – нехватка денег на выращивание посадочного материала. Так, содержание питомников по выращиванию хвойных пород за счет внебюджетных средств привело к резкому сокращению посевов – с 20 до 1 га.

Подобная ситуация требует использования новых подходов к лесовосстановлению, основанных прежде всего на принципах государственно-частного партнерства. И подобные примеры в Архангельской области уже есть. Так, в Вилегодском лесничестве впервые за последние 20 лет проводятся лесостроительные работы, которые осуществляет архангельский филиал ФГУП «Рослесинфорг» за счет регионального бюджета и арендаторов. Общая площадь лесничества – 427 тыс. га, из них 297 тыс. га передано лесопользователям, крупнейшим из которых является группа «Илим», арендовавшая 170 тыс. га.

Если опыт организации государственно-частного партнерства будет успешным, то его смогут применить и в других лесничествах региона. Отметим, что в регионе в новых границах лесничеств, установленных в 2008 году, лесоустройство ранее не проводилось.

Другим примером может служить экологическая политика холдинга “Соломбалалес”, который летом 2012 года подписал соглашение с рядом российских природоохранных организаций о сохранении малонарушенных лесов междуречья Северной Двины и Пинеги. В документе прописана зона строгой охраны площадью 130 тыс. га, где наложен мораторий на ведение любой хозяйственной деятельности. Соглашение подписано на 5-летний период.

В марте 2012 года аналогичное соглашение было подписано в отношении малонарушенных лесов Сурского и Сулецкого участковых лесничеств (Пинежский район). Территорию междуречья Северной Двины и Пинеги экологи называют эталоном естественной лесной экосистемы.

При решении вопросов лесопользования и лесовосстановления на первый план выходят проблемы улучшения инвестиционного климата в регионе. С 2007 года государство начало использовать механизм приоритетных инвестиционных проектов в области освоения лесов, сущность которых в упрощенном виде можно выразить формулой: “Лес в обмен на инвестиции”.

В настоящее время в стадии реализации находится более 100 приоритетных инвестиционных проектов с заявленным объемом инвестиций 410 млрд рублей. В лесопромышленном комплексе Архангельской области реализуются следующие перспективные инвестиционные проекты:

- 1) модернизация картонно-бумажного производства и производства белых бумаг (филиал ОАО “Группа “Илим” в Коряжме); объем инвестиций – 9900 млн рублей;
- 2) реконструкция производства картона ОАО “Архангельский ЦБК”; объем инвестиций – 5451,9 млн рублей;
- 3) модернизация перерабатывающих производств холдинга “Соломбалалес” и создание объектов лесной инфраструктуры в области освоения лесов; объем инвестиций – 2718 млн рублей;
- 4) строительство в Архангельске деревообрабатывающего комбината мощностью 95 тыс. куб. м клееного бруса и строганых изделий для каркасного домостроения в год (ООО “Харви-СеверЛес”); объем инвестиций – 1235,4 млн рублей;
- 5) организация лесопромышленного комплекса на базе ООО “Устьянский ЛПК”; объем инвестиций – 800 млн рублей.

Очевидно, что чем лучше инвестиционный климат в регионе, отрасли, тем более они привлекательны для инвесторов. Улучшая инвестиционный климат, власти повышают инвестиционную привлекательность территорий, что увеличивает шансы на приток туда инвестиций (капитала). Анализируя инвестиционную привлекательность лесного сектора экономики Архангельской области, можно констатировать, что с точки зрения доступности (наличия) техники, технологий, трудовых ресурсов, финансов больших проблем для инвестирования в отрасль не существует, однако слишком неразвита транспортная сеть буквально сдерживает освоение расчетной лесосеки и “охлаждает” намерения инвесторов. В результате практически половина лесфонда не осваивается бизнесом и территория лишается громадных налоговых поступлений и источников устойчивого социально-экономического развития. В Архангельской области при величине расчетной лесосеки более чем 23 млн куб. м древесины заготавливается и вовлекается в хозяйственный оборот лишь немногим более 10 млн куб. м. Однако стоит федеральным и региональным структурам приступить к строительству дорог общего пользования, ситуация может резко измениться и инвестиционный потенциал лесных регионов возрастет.

В 2011 году правительством Архангельской области была принята долгосрочная целевая программа “Развитие лесного комплекса Архангельской области на 2012–2020 годы”, одной из основных целей которой является создание лесных дорог комплексного назначения. В рамках программы к 2020 году планируется создать 5925 км лесных дорог.

Для развития сети лесных дорог ученые и практики предлагают следующий механизм: изначально дороги строит государство, а далее передает в аренду лесные участки с инфраструктурой по более высоким ставкам для покрытия государственных расходов на строительство. Важно, что государство производит единовременные расходы, а арендатор платит повышенную ставку весь период аренды. В данном случае мы вновь говорим об использовании инструментов государственно-частного партнерства.

В меньшей степени на инвестиционную привлекательность территорий влияет уровень развития непроизводственной (социальной) инфраструктуры: достаточное число объектов здравоохранения (больницы, фельдшерско-акушерские пункты, аптеки), образования, культуры, наличие жилья и др.

Важным фактором инвестиционной привлекательности является состояние и качество человеческих ресурсов. Как и в случае с лесовосстановлением, государственно-частное партнерство обладает большим потенциалом для развития системы повышения квалификации специалистов и улучшения качества знаний выпускников учреждений среднего и начального профессионального образования. На это неоднократно обращали внимание депутаты Архангельского областного Собрания депутатов. Так, в апреле 2012 года состоялось выездное заседание комитета по образованию и высшей школе регионального парламента, в ходе которого изучалось взаимодействие Устьянского индустриального техникума и группы компаний “Устьянский ЛПК”. Основные цели сотрудничества – модернизация учебно-материальной базы техникума, расширение образовательных программ, приведение уровня подготовки кадров в соответствие с требованиями работодателей.

Государственно-частное партнерство при подготовке кадров является той формой взаимодействия, которая позволяет обеспечить рынок труда квалифицированными и востребованными рабочими и специалистами.

В 1990-е годы важнейшим фактором инвестиционной привлекательности для регионов России являлось наличие законодательной базы; ведь даже федеральный закон об инвестиционной деятельности в виде капитальных вложений в России был принят только в 1996 году. Вопрос сохранности инвестиций, неприкосновенности частной собственности волнует любого инвестора в первую очередь: нет смысла строить частный бизнес, если государство может необоснованно национализировать его или позволяет осуществлять рейдерские захваты со стороны других частных структур. В 2000-х годах ситуация изменилась: во всех регионах России были приняты законы, регулирующие инвестиционную деятельность российских и иностранных инвесторов. Законодательно были закреплены их права и государственные гарантии. Однако наличие закона еще не решает эту проблему; со стороны государства надо обеспечить его соблюдение, что далеко не всегда удается.

Если говорить о нашей области, закон “О налоговых льготах при осуществлении инвестиционной деятельности на территории Архангельской области” был принят в июне 2009 года. Он предполагает предоставление организациям, осуществляющим крупные инвестиционные проекты, льготы по налогу на прибыль и налогу на имущество. Так, при осуществлении капитальных вложений в обрабатывающих отраслях в объеме от 100 до 500 млн рублей организация на срок до трех лет может получить льготу в виде снижения ставки налога на прибыль с 18 до 15,5%, а при вложениях в течение двух лет свыше 500 млн рублей – до 13,5%. Также в этом случае вновь созданные основные средства организации полностью освобождаются от обложения налогом на имущество организаций сроком до трех лет. Аналогичные преференции предусматриваются для организаций сельского хозяйства, рыболовства и лесного комплекса. Единственное ограничение – организации, инвестировавшие средства в развитие производства и получающие льготы, не должны в течение трех лет отчуждать вновь созданные основные средства, передавать их своим филиалам или дру-

гим структурным подразделениям за пределы Архангельской области. В противном случае организации обязаны произвести доплаты налогов в бюджет в размере полученных льгот.

В сентябре 2010 года депутаты Архангельского областного Собрания депутатов приняли закон “О государственной политике Архангельской области в сфере инвестиционной деятельности”, который устанавливает принципы и меры по реализации государственной инвестиционной политики Архангельской области, а также предусматривает поощрение участников инвестиционной деятельности.

Эффективность реализации приоритетных инвестиционных проектов показывают следующие данные: сумма налоговых платежей за период реализации проекта более чем в 11 раз превосходит размер преференций со стороны государства.

Для того чтобы приоритетные инвестиционные проекты стали еще более эффективным механизмом, государственные властные структуры прежде всего должны улучшить процедуру оформления заявленного лесфонда и выработать механизм гарантий для бизнеса перед банками, кредитующими приоритетные инвестиционные проекты. Взамен государство может повысить в 5–10 раз размер стартового капитала для получения статуса приоритетного инвестиционного проекта.

Таким образом, рациональное природопользование напрямую связано не только с деятельностью конкретных предприятий, но и с созданием действующей системы нормативно-правовых актов в сфере природопользования, инвестиционной деятельности, развития государственно-частного партнерства. В Архангельской области необходимые предпосылки для эффективного использования природных богатств созданы, в то же время и депутаты и правительство региона прекрасно знают, какие вопросы нуждаются в доработке. Помимо вышеуказанных вопросов, на наш взгляд, серьезное внимание в настоящее время необходимо уделить экологическому воспитанию и образованию. С этой целью правительством разработан и внесен в Архангельское областное Собрание депутатов закон “Об экологическом образовании, просвещении и формировании экологической культуры населения Архангельской области”. Насколько эффективно он будет действовать, покажет будущее. Со своей стороны, хочу выразить искреннюю надежду, что сложившаяся законодательная база, экономическая и социальная ситуация позволят не просто эксплуатировать ресурсы, но и делать это, сохраняя уникальную природу нашей области.

СОЮЗУ ГОРОДОВ ЗАПОЛЯРЬЯ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА 20 ЛЕТ



Игорь Леонидович Шпектор
ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА ГОРОДОВ ЗАПОЛЯРЬЯ
И КРАЙНЕГО СЕВЕРА

В СОСТАВ СОЮЗА ВХОДЯТ ОКОЛО 60 ГОРОДОВ И РАЙОНОВ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И ПРИРАВНЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ, РУКОВОДИТЕЛИ БОЛЬШИНСТВА ИЗ КОТОРЫХ НАСТОЙЧИВО ОТСТАИВАЮТ ИНТЕРЕСЫ СЕВЕРЯН, ДОБИВАЯСЬ ФОРМИРОВАНИЯ СЕРЬЕЗНОЙ, ПОДКРЕПЛЕННОЙ ЗАКОНАМИ И ФИНАНСАМИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ СЕВЕРА И СЕВЕРЯН.

ЗА ГОДЫ РАБОТЫ СОЮЗА БЫЛО СДЕЛАНО НЕМАЛО – МЫ УЧАСТВОВАЛИ В ЗАКОНОТВОРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ИСПОЛЬЗУЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬНУЮ ИНИЦИАТИВУ ДЕПУТАТОВ ОТ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ, ВЫРАБАТЫВАЯ ЕДИНЫЕ ПОДХОДЫ НА ОСНОВЕ ОБМЕНА ОПЫТОМ, ПРИМЕНЯЯ СКООРДИНИРОВАННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ГОРОДОВ ПО РАЗЛИЧНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ.

И СЕГОДНЯ УЧАСТНИКИ СОЮЗА, КАК И ПРЕЖДЕ, ДОЛЖНЫ СПОСОБСТВОВАТЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ СЕВЕРА, ОКАЗЫВАТЬ ВСЕСТОРОННЮЮ ПОМОЩЬ СЕВЕРЯНАМ В РЕШЕНИИ ВНОВЬ ВОЗНИКАЮЩИХ ПРОБЛЕМ.

В 1990-е годы не стало Советского Союза, рушились связи: экономические, социальные, человеческие, по инициативе “младореформаторов” ворвался “дикий капитализм”. Особенно тяжело все эти “преобразования” сказались на территориях Крайнего Севера. Именно поэтому города и районы поддержали Воркуту, Инту, объединившись для спасения от общей беды.

14 городов и районов Крайнего Севера создали ассоциацию – Союз городов Заполярья и Крайнего Севера, которая была зарегистрирована 5 октября 1992 года отделом юстиции Мурманского облисполкома, а 28 декабря 1993 года – Министерством юстиции РФ. Был разработан устав Союза, который со временем корректировался, направления деятельности Союза значительно расширились, но все они укладываются в следующие основные: содействие стабилизации экономики Севера, социального положения северян; сохранение уникальной природы, коренных народов, их культуры и традиционных ремесел.

Перед Союзом стояло огромное количество вопросов и задач, которые необходимо было решать на различных уровнях, в том числе с Президентом России Б. Ельциным, вице-президентом А. Руцким, руководителем Администрации Президента С. Филатовым. Приходилось взаимодействовать с Верховным Советом Российской Федерации, как с первыми руководителями, так и с депутатами. Встречи проходили в разные годы с Е. Гайдаром, В. Черномырдиным, вице-премьерами В. Яровым, С. Шахраем, Р. Абдулатиповым, Н. Аксененко, а также со многими министрами РФ и председателями Госкомсевера (В. Курамин, В. Гомон).

За годы работы Союза было сделано немало – мы участвовали в законотворческой деятельности, используя законодательную инициативу депутатов от северных регионов, вырабатывая единые подходы на основе обмена опытом, применяя скоординированные действия городов по различным направлениям. Можно остановиться только на некоторых вопросах, которые удалось решить. Союз внес значительный вклад в подготовку главного закона для северян – Закона о государственных гарантиях и компенсациях, обосновал необходимость внесения изменений в законы РФ об обороне и воинской обязанности (что позволило сохранить систему связи на Севере), на высшем государственном уровне доказал необходимость неотложных мер по некоторым, сугубо северным проблемам, возникшим в связи с переходом к рыночным отношениям.

Союз городов Заполярья и Крайнего Севера участвовал в разработке и добивался принятия Закона об основах государственной политики в северных регионах (этот базовый закон, к сожалению, был позже Госдумой отменен), внес свои предложения в налоговое законодательство, в новую пенсионную концепцию и законодательные пенсионные акты, в Трудовой кодекс РФ, в реализацию жилищно-коммунальной реформы с учетом особенностей Крайнего Севера.

Союзом совместно с руководством погранвойск и руководством Северного флота был подготовлен доклад Президенту Российской Федерации о состоянии охраны северных рубежей страны, совместно с А. Чилингаровым доказана необходимость Северного морского пути. Совместно с Госкомсевером решались вопросы своевременного северного

завоза, вопросы обеспечения северных территорий контейнерами (их было недостаточно) как для завоза продуктов, медикаментов, товаров легкой промышленности, так и вывоза из северных регионов личного имущества северян при переселении на материк.

Вместе с таможенным комитетом решались вопросы снятия таможенных ограничений для северян, которые переселялись на Украину и им не давали возможности вывозить из своих родовых мест личные вещи, требуя больших пошлин. Украина, несмотря на соглашение с Россией, не разрешала вывоз бывших в употреблении строительных материалов (разборка барачков) для строительства или ремонта домов, где раньше проживали украинцы. Вопрос пришлось решать с Президентом Украины и Председателем Правительства Украины.

Ежегодно Союз совместно с Государственной Думой и особенно с помощью председателя Комитета Государственной Думы по проблемам Севера прошлого созыва В. Пивненко добивался увеличения субсидий на переселение из районов Крайнего Севера в более благоприятные климатические условия. Большую помощь в этом вопросе оказывали в разные годы председатели Комитета Совета Федерации по делам Севера (В. Цветков, А. Назарова, Н. Матвеев).

Один из вопросов, который удалось в свое время решить на уровне Б. Ельцина, – это увеличение норматива жилой площади на человека при получении сертификата. В свое время через Конституционный Суд РФ удалось добиться отмены сбора за прописку при переселении северян, на протяжении многих лет Союз ставил вопрос о государственной поддержке переселения из районов Крайнего Севера в северные районы, но с более благоприятным климатом (к примеру, из г. Воркуты в г. Сыктывкар). Сегодня соответствующее положение включено в новый закон о субсидиях.

Большую работу Союз проводил совместно с Институтом экономических проблем Кольского научного центра РАН под руководством Г.П. Лузина, и эта деятельность продолжается, но, к сожалению, без Геннадия Павловича, трагически погибшего в автокатастрофе. Теперь институт носит его имя, а работу с нами ведет его нынешний директор Ф. Ларичкин. И один из основных наших общих вопросов – принятие закона о районировании Севера. В свое время, более 10 лет тому назад, он был разработан институтом, представлен на нашем съезде Г.П. Лузиным и одобрен участниками съезда Союза. Прошло много времени, предлагались иные варианты проекта закона, но он не принят до сих пор.

Помимо решения общих вопросов, касающихся Севера России, приходится заниматься проблемами узкого плана, конкретно по тем или иным городам и районам. Это происходит, когда руководители городов обращаются в Союз за помощью, и мы, в свою очередь, от имени Союза выходим в различные инстанции министерств и ведомств. Вопросы бывают самые разнообразные: производственные, финансовые, хозяйственные и др.

Совместно с Общественной палатой РФ, представителями субъектов Федерации, Ассоциацией коренных малочисленных народов было проведено большое совещание по проблемам коренных малочисленных народов Севера. Подготовлены выверенные рекомендации в адрес Федерально-

го Собрания, Правительства Российской Федерации, органов государственной власти субъектов РФ, на территории которых проживают коренные малочисленные народы. Их реализация будет способствовать обеспечению приоритетного доступа коренных малочисленных народов к природным ресурсам в местах их проживания и традиционной хозяйственной деятельности. Некоторые из этих предложений уже реализованы. Также совместно с Общественной палатой РФ был рассмотрен вопрос о проблемах моногородов на Крайнем Севере.

Уделяя значительное внимание проблемам экологии, Союз городов Заполярья и Крайнего Севера с участием заинтересованных структур провел четыре крупные международные конференции (1995 год – Воркута, 1997 год – Нарьян-Мар, 2003 год – Воркута, 2008 год – Северобайкальск). В работе принимало участие большое количество зарубежных специалистов (17 стран). Изданы соответствующие сборники.

При Союзе создан Экспертный медицинский совет по проблеме охраны здоровья северян, который в течение 10 лет работал под руководством президента РАМН, академика В.И. Покровского, а затем под руководством его заместителя профессора, доктора медицинских наук А. Михайленко. В совет входят ведущие специалисты, ученые, врачи из регионов. Раз в два года проходят медицинские ассамблеи с участием городов и районов, представителей субъектов Федерации, Министерства здравоохранения РФ, Национальной Медицинской Палаты (Л. Рошаль). Во время ассамблей проводятся выставки медицинской техники, новых инноваций, происходит обмен мнениями, издаются информационные материалы. Ассамблеи проводились в Москве, Нарьян-Маре, Мурманске, Якутске, Санкт-Петербурге.

Союзом были проведены ряд научно-практических конференций по вопросам ЖКХ в гг. Мурманске и Ухте.

Уделяя значительное внимание проблемам нравственного, культурного и экологического воспитания, образования детей и подростков в условиях Севера, совместно с администрациями муниципальных образований Братска, Сыктывкара проведены научно-практические конференции, по материалам которых изданы сборники, ставшие серьезным подспорьем для руководителей управлений образования и культуры городов. В апреле 2006 года совместно с Комитетом Государственной Думы по проблемам Севера и Дальнего Востока, Минобрнауки России, Минкультуры России проведена конференция “Система работы с одаренными в науке и искусстве детьми городов и районов Крайнего Севера в современных условиях”, в которой приняли участие представители 45 городов и районов. С 2006 года по решению конференции стартовал проект для одаренных детей “Вдохновение Севера” (учредителем был Союз, партнером – Координационный центр социальной поддержки молодежи), международные профильные смены которого проходили по 2011 год ежегодно летом в Анапе, зимой – в Подмоскowie и Санкт-Петербурге. С 2010 года ежегодно совместно с Федеральным детским эколого-биологическим Центром проводятся всероссийские экологические экспедиции (2010 год – Республика Коми; 2011 год – Кенозерский заповедник в Архангельской области, в августе 2012 года – ЯНАО).

В 1999 году Союзом учрежден межрегиональный фестиваль детского и молодежного творчества “Сияние Севера” для одаренных в искусстве юных северян. С 2006 года он получил статус всероссийского. Детей принимали муниципальные образования: Братск (дважды), Сыктывкар, Якутск, Магадан, Мурманск, в 2012 году – Ухта, три раза фестиваль проходил в Москве, в Концертном зале имени П.И. Чайковского, в Детском музыкальном театре имени Н. Сац.

Также совместно с Министерством спорта РФ (В. Фетисов) учреждена спартакиада “Заполярье игры”, которая позже переросла в Спартакиаду народов Севера России. Она проводится 13 лет традиционно в г. Воркуте и на нее съезжаются спортсмены из многих городов Севера. Спортивные соревнования проходят по 11 номинациям, и в них участвует до 2 тыс. человек. В это же время проводится праздник оленеводов с гонками на оленьих упряжках и конкурсами национальных костюмов коми, ненцев и хантов.

Менялось время, менялись и формы работы Союза. К примеру, в тяжелые 1990-е годы, когда практически прекратилось финансирование нужд Крайнего Севера, порой приходилось идти на крайне жесткие меры. Сегодня их, возможно, назвали бы экстремистскими, но в то смутное время они были вынужденными и порой достигали цели: средства выделялись, например, на летний отдых маленьких северян.

Выросло поколение новых руководителей городов и районов. Корректнее, гибче, демократичнее стали инструменты их деятельности. Произошли значительные изменения социально-экономической жизни на Крайнем Севере. Но по-прежнему государство не учитывает целый ряд серьезных климатических, экологических и экономических проблем Крайнего Севера, что делает пребывание людей там дискомфортным, не привлекательным для молодежи.

Кто же будет завтра осваивать огромные северные богатства? Пришлые люди из других государств, как на Дальнем Востоке? Или все же политика нашего правительства будет более решительной и последовательной? А мы – участники Союза, как и прежде, должны способствовать этому всеми возможными средствами и оказывать всестороннюю помощь в реализации вновь возникающих проблем.

За годы работы Союза сменилось очень много руководителей северных городов и глав субъектов, и мне трудно в этой статье упомянуть все имена, но не могу не вспомнить о некоторых, кто ушел из жизни, но был у истоков создания Союза: это мэр Мурманска О.П. Найдёнов и руководитель Комитета Совета Федерации по делам Севера В.И. Цветков. Некоторые члены Союза стали депутатами Государственной Думы, руководителями субъектов Федерации: это губернатор Ямало-Ненецкого АО Д. Кобылкин, глава Архангельской области И. Михальчук, губернатор Ханты-Мансийского АО Н. Комарова, заместитель губернатора Мурманской области Л. Чистова.

Добрые слова хочется сказать и в адрес бывших руководителей субъектов РФ: Республики Саха (Якутия) В. Штырова, Ямало-Ненецкого АО Ю. Неёлова, Мурманской области Ю. Евдокимова, Республики Коми В. Торлопова, Ханты-Мансийского АО А. Филипенко, которые понимали влияние и значимость Союза и сотрудничали с нами в решении наиболее важных для северян проблем.

Я очень благодарен действующим руководителям субъектов РФ: Президенту Республики Саха (Якутия) Е. Борису, главе Республики Коми В. Гайзеру, главе Ненецкого АО И. Федорову за внимание и понимание.

В своей работе Союз городов Заполярья и Крайнего Севера взаимодействовал и продолжает сотрудничать с профильными комитетами Государственной Думы и Совета Федерации, с министерствами и другими исполнительны-

ми структурами власти, Общественной палатой РФ, а также с общественными объединениями.

Сегодня в состав Союза входят около 60 городов и районов Крайнего Севера и приравненных территорий, руководители большинства из которых настойчиво отстаивают интересы северян, добиваясь формирования серьезной, подкрепленной законами и финансами государственной политики в отношении Севера и северян.

ОБ ИННОВАЦИОННО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ТЕРРИТОРИЙ



Андрей Иванович Рудской
РЕКТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ПОЛИТЕХНИЧЕСКОГО
УНИВЕРСИТЕТА, ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ РАН,
ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР



Иосиф Львович Туккель
ДЕКАН ФАКУЛЬТЕТА ИННОВАТИКИ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО
ПОЛИТЕХНИЧЕСКОГО УНИВЕРСИТЕТА,
ДОКТОР ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР



**Владимир Викторович
Иванов**
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО УЧЕНОГО
СЕКРЕТАРЯ ПРЕЗИДИУМА РАН,
ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК,
ПРОФЕССОР НИЯУ МИФИ

ХОЧЕТСЯ НАДЕЯТЬСЯ, ЧТО В МИРОВОЗЗРЕНИИ И ПОВЕДЕНИИ ЛЮДЕЙ XXI ВЕКА ВО ВСЕ БОЛЕЕ ВОЗРАСТАЮЩЕЙ МЕРЕ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ЧУВСТВА ГУМАНИЗМА И ПЛАНЕТАРНОСТИ, ТО ЕСТЬ ЧУВСТВА ПОЧТИТЕЛЬНОГО УВАЖЕНИЯ К ПРАВАМ КАЖДОГО ЧЕЛОВЕКА И ОСОЗНАНИЕ КАЖДЫМ ЧЕЛОВЕКОМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ СОВМЕСТНОГО ПРОЖИВАНИЯ НА ОДНОЙ, НЕБОЛЬШОЙ ПЛАНЕТЕ. В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННЫХ И БУДУЩИХ ТЕХНОЛОГИЙ ТАКАЯ ПОЗИЦИЯ СТАНОВИТСЯ ПРОСТО ПРАГМАТИЧЕСКИ НЕОБХОДИМОЙ. ПОПРОБУЕМ ПОНЯТЬ, КАКОВА РОЛЬ В ЭТОМ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ, ПРОИСХОДЯЩИХ В РЕГИОНАХ.

Практически для всех сфер производства очевидной тенденцией последних десятилетий, уверенно прогнозируемой и на ближайшее будущее, является рост в общем объеме доли продукции, выпускаемой в условиях единичного и мелкосерийного производства. Начало формирования этой тенденции относят к 80-м годам XX века, но особенно очевидной она стала в последние пять-семь лет, приобретая черты индивидуального, заказного производства. Фрагментированный мир производства и потребления увеличивает роль индивидуальных заказов поочередно во всех отраслях. Микрофирмы начинают преобладать над рынками массовыми.

Развитие инновационной сферы приобретает особую важность, так как именно в этой сфере происходит превращение научно-технического продукта, базирующегося на результатах фундаментальных и прикладных исследований, в рыночный товар с новыми потребительскими свойствами.

В основе конкурентоспособности и на уровне страны, и на уровне региона, и на уровне отдельного предприятия или товара лежит способность к реализации инноваций. В этом смысле конкурентоспособность и способность к реализации инноваций тождественно связаны. Все компании хотят, чтобы их считали исключительно инновационными. Инновации не просто желательны, они жизненно необходимы и как эффективнейшее антикризисное средство, и как средство поддержки нормально функционирующей экономики.

Упрощенная формула научно-технического прогресса (НТП) может быть представлена аддитивным выражением

$$\text{НТП} = \text{НТД} + \text{НТН},$$

где НТД – научно-технические достижения (результаты фундаментальных и прикладных исследований, опытно-конструкторских работ, ноу-хау, изобретения), НТН – научно-технические нововведения (материализованные, реализованные, внедренные результаты первого слагаемого). Понятно, что для сохранения положительной динамики НТП необходим баланс обоих слагаемых. Более того, изменения качества и темпа НТД требуют адекватного изменения содержания и формы механизмов их материализации, механизмов включения их в хозяйственный оборот, то есть соответствующего развития сферы НТН. Сегодняшнее видение перспективы этой сферы, обеспечивающее активизацию инновационно-технологической деятельности и становление инновационной экономики, экономики знаний, – это реализация концепции национальной инновационной системы.

Инновация – это результат сочетания разных видов деятельности: стратегического планирования, научных исследований, маркетинга, руководства проектом, работы в команде. Общую характеристику наступившего столетия, вслед за Питиримом Сорокиным, Элвином Тоффлером, Дэниелом Беллом, Н.Н. Моисеевым, Б. Кузьком и многими другими известными учеными современности, можно определить как эпоху инноваций, эпоху глубокой трансформации всех сторон существования общества, определяющих судьбу и облик человечества на ближайшее столетие.

Согласно постиндустриальному взгляду на мир инновация – это системный, органический, эволюционный, по-

знавательный процесс. В нем придается особое значение изменениям, случайностям, динамике.

Однако в первоначальной своей основе инновации порождаются научно-техническими достижениями. Первым указал на техническую новацию как экономическое средство достижения высокой прибыли австрийский экономист Йозеф Шумпетер. Он увидел в инновации и рынке ключевые элементы эволюции искусственных экосистем. Появление новых результатов НТД (открытия, изобретения, ноу-хау и т. п.) – это нарушение равновесия, аналог – генетическое нарушение. В сфере НТН происходит столкновение изобретения со средой, в которую оно пытается внедриться. Собственно, здесь и возникает инновационный процесс, успех которого, успех изобретения, стремящегося стать инновацией, зависит от готовности изобретения отвечать экосистемным требованиям, то есть от готовности идеи стать бизнес-идеей.

Относительно динамики и прогноза прогресса вообще и научно-технического прогресса в частности, относительно прогресса в использовании территорий и ресурсов нужно говорить о процессе освоения и двух его возможных траекториях, имеющих фундаментальное различие. Освоение как развитие (development) предполагает новую онтологию места, кардинальную смену его внутреннего и внешнего обустройства, зачастую в историческом плане проходившего антигуманно, антиэкологично, безнравственно. Освоение как совершенствование (mastering), напротив, не предполагает коренных онтологических преобразований, но расширение собственных ресурсов и средств, а также ресурсов и средств осваиваемых территорий, с построением коммуникаций с осваиваемым миром. Поэтому в дальнейшем мы будем говорить о развитии исключительно технологическом, инновационно-технологическом. Но там, где технологии будут пересекаться с территориями и их обустройством, необходимо выстраивать процесс освоения как совершенствование существующей картины.

Из теоретически возможных моделей освоения как совершенствования будем отдавать предпочтение хозяйственной модели, имея в виду ее принципиальную особенность: хозяйство, в противоположность производству, ориентировано ценностным образом, а не целевым. Хозяйственное освоение имеет смысл обустройства жизни прежде всего. Хозяйственное освоение – это сбережение ресурсов, их приумножение в ходе эксплуатации, опять-таки в противоположность производству, которое практически всегда связано с изыманием природных ресурсов. Хозяйственное освоение по своей воспроизводственности – “навсегда”, оно делается так, чтобы осваиваемый ресурс и осваиваемая земля были неисчерпаемы в своем объеме и в своей красоте.

Именно хозяйственное освоение будет предполагаемой основной формой в прогнозах развития территорий, особенно применительно к арктическим, северным территориям. И вполне возможно, что сложится некоторая иерархия по А.Е. Левинтову¹ глубины освоения:

1. Левинтов А.Е. Модели освоения и использования территорий и ресурсов. В кн. Север: проблемы периферийных территорий // отв. ред. В.Н. Лажнецов. Сыктывкар, 2007. С. 20–34.

- ситуативное (не влекущее за собой заметных экологических последствий);
- проектное (выбор проекта для реализации будет основываться на критериях хозяйственной и экологической безопасности, а не экономической и коммерческой эффективности);
- программное (выстраивание на территории различных проектов по их интерференционному взаимному влиянию на стратегические, концептуальные параметры, имеющие глобальное значение);
- сценарное (цель – освоение гуманитарных ресурсов в отличие от естественных неисчерпаемых, обогащение потенциала территорий).

В долгосрочных прогнозах мирового развития, выполненных в последнее время в крупнейших научных центрах, оптимистично утверждается, что конца истории нет, и предсказывается не только экономический прорыв Китая, но и его научно-технологический прорыв в 30-х годах XXI века. Для того чтобы Российская Федерация смогла осуществить экономический прорыв, рекомендуется наряду с реализацией стратегии “догоняющего развития” обеспечить динамичное инновационно-технологическое развитие с использованием собственного научно-технического потенциала. Для России в XXI веке задачей приоритетного инвестирования является сохранение и приумножение человеческого потенциала с учетом все возрастающей роли человеческого капитала в долгосрочном развитии, осуществление глубокой технологической модернизации базовых отраслей экономики за счет оптимального сочетания собственных и заимствованных технологических инноваций. России потребуются до 2050 года существенно расширить и укрепить сферу НИОКР и почти в два раза увеличить численность инженерно-технических кадров высочайшей квалификации.

Рассмотрим более подробно прогнозные технологические траектории достижения амбициозных целей долгосрочного развития экономики России – обеспечения высокого уровня благосостояния, качества жизни населения, развития образования, науки и культуры, укрепления оборонного потенциала страны, закрепления геополитической роли страны как одного из глобальных политических и технологических лидеров. Единственным возможным способом достижения этих целей является переход экономики на инновационную социально ориентированную модель развития.

Технологическое развитие экономики. Вызовы, с которыми сталкивается не только наша страна, но и человечество в целом, – изменение климата, дефицит энергии, истощение природных материальных ресурсов, старение населения и вызовы здравоохранения, продовольственная безопасность в глобальном масштабе.

Эти вызовы диктуют необходимость опережающего развития отдельных специфических направлений научных исследований и технологических разработок (“чистая” энергетика, новые материалы, инфокоммуникации, геномная медицина, новые технологии в сельском хозяйстве и т.д.). Чтобы ответить на эти вызовы, России необходимо радикально интегрироваться в мировую инновационную систему.

Перед научным экспертным сообществом стоит задача выявления перспективных научных и технологических

направлений, которые могли бы лечь в основу долгосрочной научной и инновационной политики социально-экономического совершенствования Российской Федерации. Их выявление и выбор должны базироваться на оценке социально-экономического эффекта новых технологий, оценке ресурсных и технологических возможностей для реализации выбранных направлений.

Приоритетные технологии. Основные приоритеты в области промышленного производства заключаются в создании технологий, позволяющих существенно повысить производительность и качество условий труда, гибкость производственных мощностей, обеспечить экономию энергии и ресурсов, внедрение безотходных и малоотходных производств. В значительной степени эти задачи решаются путем использования информационных и коммуникационных технологий, позволяющих существенно сократить время разработки новой продукции, эффективно организовать процесс производства.

Из объектов первоочередного внимания можно выделить:

- появление локальных источников энергообеспечения;
- опережающее развитие технологии геоэнергетики;
- создание интеллектуальной окружающей среды жизнедеятельности (интеллектуальные машины, приборы, материалы, дома);
- развитие микро- и нанотехнологий и микромашин;
- создание технических конструкций, совместимых с биологическими материалами;
- развитие беспроводной системы телекоммуникаций;
- интеграцию космических технологий в экономику страны.

К перспективным направлениям в сфере производственных технологий относятся создание “безотходного” общества, в том числе утилизация отходов; использование неорганических энергетических ресурсов (ветер, геотермальные ресурсы, солнечная энергия, тепловые выбросы); применение комбинированных систем (топливные элементы и газовые микротурбины) в обрабатывающей промышленности; оптимизация использования энергии в производственных процессах за счет хранения больших объемов электроэнергии (сверхпроводники, маховые колеса, конденсаторы); массовое производство водорода путем разложения органических веществ с применением солнечной энергии и биологических систем; создание предприятий с нулевыми выбросами двуокиси углерода.

Войдут в практику сверхточные производственные технологии на молекулярном и атомном уровнях; обработка на базе лучевой и сенсорной технологии; технологии монтажа на уровне нескольких микронов, способные производить сверхмалые портативные устройства.

Высокие технологии – это наукоемкие в разработке технологии, характеризующиеся использованием новейших материалов и способов производства; обеспечением скачкообразного улучшения результатов; высокой долей затрат на НИОКР; коротким жизненным циклом продукции; высокими темпами морального старения и обновления продукции; высоким риском. К высоким технологиям в настоящее время относятся технологии в аэрокосмической и фарма-

цветической промышленности, компьютерной и лазерной технологии, электронике, биотехнологии.

Наукоемкие, прогрессивные технологии являются важнейшими факторами интенсификации производства, так как позволяют создать конкурентоспособный товар с высокими потребительскими свойствами.

Технологические платформы – это реализация нового, действенного механизма активного вовлечения промышленных компаний в инновационный процесс и объединение их усилий с усилиями университетов и научно-исследовательских учреждений не только на коммерческой, но и на исследовательской стадии.

Объединенные технологические инициативы действуют в следующих направлениях: инновационная медицина, авионавтика и воздушный транспорт, водородные топливные элементы, наноэлектронные технологии, встроенные вычислительные системы, глобальная система экологического мониторинга.

Развитие технологий и инновационно-технологические приоритеты. Мировой опыт показывает, что важнейшим критерием уровня развитости государства является развитие критических технологий, которые, как правило, носят характер технологий двойного применения (гражданского и оборонного назначения). На перспективу до 2030 года, исходя из структуры современного научно-технологического переворота, прогнозных технологических потребностей российской экономики, имеющегося задела и оценок эффективности, необходимо сконцентрировать ресурсы на следующей системе инновационно-технологических приоритетов:

- **междисциплинарные фундаментальные исследования и долгосрочные прогнозы** (человек и общество XXI века, формирование новой научной парадигмы; фундаментальные основы шестого технологического уклада и постиндустриального технологического способа производства; становление ноосферы и устойчивое развитие; долгосрочные прогнозы социально-экономического, научно-технического, инновационного и экологического развития мира и России);
- **биотехнология и биомедицина** (создание новых поколений лекарственных препаратов и пищевых добавок, сельскохозяйственных растений и животных, биотехнологических средств их защиты; извлечение полезных компонентов из руд биотехнологическими методами; использование биотехнологических методов в экологических целях);
- **новейшие нанотехнологические и информационные технологии и системы** (нанотехнологии, фотоника, оптоинформатика; программирование и моделирование; национальные информационные системы в области медицины, науки, образования, культуры, экомониторинг);
- **энергосберегающие технологии и возобновляемые энергоресурсы** (принципиально новые генераторы энергии и средства ее передачи, водородная и гелиоэнергетика; возобновляемые энергоресурсы; энергосбережение, локальные геозергетические системы);
- **принципиально новые материалы** (композиты и пластмассы новых поколений; керамика; катализа-

торы; сверхтвердые и интеллектуальные материалы, биосовместимые материалы);

- **интеллектуальные системы машин** (КАЛС-технологии; роботы бытового, промышленного и военного назначения; робототехнические комплексы; интеллектуальные машины и конструкции, гибкие производственные системы);
- **технологии новых поколений** (лазерные, плазменные, мембранные технологии);
- **новые поколения авиакосмических технологий** (новые поколения космических и летательных аппаратов, беспилотные летательные аппараты);
- **новые поколения средств транспорта** (железнодорожного, водного, автомобильного транспорта, струнные транспортные сети, автоматизированные интеллектуальные транспортные средства);
- **новые поколения средств связи** (беспроводные системы, космические системы обеспечения связи);
- **новые поколения оборонно-технических систем и средств** (новые поколения вооружения, принципиально новые технологии двойного назначения, дистанционные системы ведения боя, полностью автоматизированные интеллектуальные боевые роботы).

Национальные инновационные системы. Основная рыночная экономика знаний – единый взаимоувязанный национальный комплекс “промышленность – инновации – наука – образование”. Как следствие, должна измениться роль университетов. Университеты должны быть готовы обеспечивать реализацию лозунга “образование через всю жизнь”, брать на себя программы повышения квалификации, заказные образовательные программы, функции поставщиков образовательных услуг для корпораций, функции корпоративных университетов. Предприятия, в свою очередь, должны уметь прогнозировать изменения и реализовывать инновации таким образом, который позволит им извлекать преимущества из происходящих изменений. Организационная культура компании в конечном итоге определяет количество и тип проводимых инноваций.

Получение новых знаний и технологий совместно с их эффективным освоением и применением в социально-экономическом развитии в решающей мере определяет роль и место страны в мировом сообществе, уровень жизни народа и уровень обеспечения национальной безопасности. В промышленно развитых государствах до 80–95% прироста ВВП приходится на долю новых знаний, воплощенных в технике и технологиях. Такой переход экономик на инновационный путь развития стал возможен благодаря созданию национальных инновационных систем, что, по данным исследований, проведенных в США, является главным достижением XX века. Явившись закономерным результатом предшествующего индустриального развития, инновационные системы позволили высокоразвитым странам обеспечить блестящие технологические прорывы и поддерживать конкурентоспособность своих экономик на самом высоком уровне.

Быстрое развитие “новой экономики” – экономики знаний, растущая взаимосвязь между рынками капитала и новыми технологиями, усиление социальной ориентации новых технологий, масштабный характер создания и исполь-

зования знаний, технологий, продуктов и услуг – все эти факторы обусловили возникновение подобных систем как институциональной основы инновационного развития стран.

На основании анализа инновационных систем ряда стран можно сделать вывод, что в современных условиях успешная конкуренция с ведущими игроками мирового рынка без создания и постоянного совершенствования национальной инновационной системы невозможна. В большинстве моделей национальных инновационных систем либо основным, либо одним из ключевых игроков является государство.

Региональные инновационные системы (РИС).

Пространственный аспект системного освоения инноваций приобретает принципиальное значение. Инновационная направленность развития экономики требует разработки совокупности мер, учитывающих не только национальные интересы страны в целом, но и интересы образующих ее субъектов. Без участия регионов в формировании инновационной стратегии инновационный рынок в России невозможен. Чтобы достичь инновационного прорыва, необходимо экономическую политику в целом не ограничивать исключительно формированием системы межотраслевых взаимосвязей на макроуровне. Необходимо обеспечить ее привязку к экономико-географическому, этнокультурному и прочим составляющим экономического пространства страны.

Только на местах можно разработать и реализовать стратегию, при которой вложения в региональную инновационную систему будут продуктивными. Реализация крупных инновационных проектов должна быть привязана к общим программам развития производственного и инфраструктурного комплекса региона.

Инновационная политика каждого региона должна иметь законодательную (система законов и других нормативных актов субъекта РФ по развитию и поддержке инновационной деятельности (ИД), включая ее финансовое обеспечение); институциональную (формирование общей благоприятной среды ИД и практического использования ее результатов, создание специализированных институтов регулирования и поддержки ИД во всех ее формах); проектную (прямое участие региона в определенном числе проектов, реализуемых преимущественно на конкурсной основе, по разработке и внедрению инновационных продуктов, по созданию элементов рыночной инфраструктуры ИД и пр.) составляющие.

Для формирования полноценной РИС субъект РФ должен располагать не только необходимым кругом генерирующих субъектов инновационной деятельности, но и быть инвестиционно привлекательным, располагать и практически оперировать современным инструментарием собственной инвестиционной политики.

Модели инновационного развития определяются научно-техническим потенциалом, масштабами внутреннего рынка и возможностью завоевания позиций на внешних рынках.

Как при выборе территориальной концепции, так и при выборе модели ее реализации не существует единственности выбора: теория решения задач такого класса, который характеризуется условиями многомерной неопределенности и нестационарности, говорит о некоем пространстве и неальтернативности решений.

В самой общей постановке задача реформирования проста и одинаково звучит для любого региона:

- определение координат в многомерном пространстве параметров экономико-социальной системы региона, характеризующих его сегодняшнее состояние (некая область – “как есть”, определяемая в ходе предпроектного обследования и тщательного мониторинга);
- определение координат в многомерном пространстве параметров экономико-социальной системы региона, характеризующих его будущее желательное состояние (некая область – “как должно”, описываемая скорее вербально, чем в метриках среды и тем менее точно, чем больше горизонт планирования);
- определение траекторий движения из окрестности точки “как есть” в окрестность точки “как должно” с учетом предложенных критериев и имеющихся ограничений.

Методологически правильно в такого рода задачах сосредоточивать усилия на средствах определения этих траекторий, на инструментарии, поддерживающем принятие решений на каждом участке траектории. И чем более системно точным и оперативным будет этот инструментарий, тем с меньшей точностью и в меньшем пространстве состояний будет необходимо описывать область – “как должно”.

Изложенные выше концептуальные и прогнозные подходы к инновационно-технологическому развитию территорий отрабатывались применительно к Арктической зоне России на примере одной из самых, пожалуй, колоритных ее территорий – Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО).

В ходе исследования инновационной сферы ЯНАО выявлены проблемы и приоритеты, наиболее эффектообразующие мероприятия по инновационному развитию округа. Определены направления деятельности в сфере законодательства; направления инновационной деятельности в реальном секторе экономики ЯНАО; комплекс мер организационно-правового, финансово-экономического характера.

Проведенный предпроектный анализ позволил сформировать основные направления инновационной политики. Главная цель инновационного развития – создание и закрепление достойных условий для проживания населения на территории ЯНАО, в том числе полноценного обеспечения условий для традиционного природопользования коренных народов, проживающих в округе, на основе рационального использования природно-ресурсного потенциала и широкого применения экономических, научно-технических, технологических и социальных инноваций, учитывающих северную специфику территории. Инновационное развитие региона должно отражать и стратегические задачи федерального уровня.

Концепция инновационного развития ЯНАО основывается на следующих методологических положениях:

- региональная инновационная система ЯНАО определяется как сегмент национальной инновационной системы, и ее проектирование будет проводиться с учетом обеспечения интеграции и взаимодействия этих двух – региональной и национальной – метасистем;
- в общеэкономическом плане создаваемая региональная инновационная система, повышая интен-

сивность, эффективность и управляемость инновационных процессов, должна способствовать росту инвестиционного рейтинга ЯНАО за счет снижения уровня рисков для инвесторов;

– концептуальному проектированию РИС должно предшествовать предпроектное обследование региона.

Комплексом мероприятий по реализации концепции предусматриваются следующие первоочередные задачи:

1. Стимулирование развития инфраструктуры инновационной системы, формирование механизмов поддержки и стимулирования инновационной деятельности.
2. Комплексное развитие территории, нацеленное на повышение качества жизни населения округа.
3. Инструментальное и аналитическое обеспечение процессов принятия и реализации стратегических решений на каждом участке траектории инновационного развития округа.
4. Приоритетное развитие кадрового обеспечения создаваемой региональной инновационной системы ЯНАО.

Для придания функциональной полноты инфраструктурному обеспечению РИС ЯНАО необходимы также специальные мероприятия по поддержке инновационной деятельности на предприятиях округа. Поскольку основой экономики Ямала является топливная промышленность, на которую приходится около 95% общего объема промышленного производства, то при реализации РИС необходимо создавать условия, способствующие существенному росту числа научно-технических и инновационных предприятий малого бизнеса, развитию инновационной инфраструктуры, в которой малые предприятия очень нуждаются, организовать им правовую и информационную помощь, обеспечить условия, способствующие быстрому превращению успешных малых предприятий в средние и крупные.

Чтобы предприятие было способно достичь успеха в инновационной деятельности, оно должно соответствовать определенным критериям. Инновационному предприятию необходимо иметь в своем распоряжении передовые достижения науки и техники, располагать квалифицирован-

ными специалистами, подготовленными для профессионального управления инновациями.

С учетом сложившихся в регионе условий особое внимание должно быть уделено опережающему развитию кадровой подсистемы.

В среднесрочной перспективе в качестве модели комплексного развития территории для ЯНАО рекомендована модель, при которой *инновационная деятельность, стимулируемая со стороны общества, при использовании внешних источников знаний ориентирована на внутренний рынок*. Рекомендуемая модель наиболее точно соответствует в настоящее время социально-экономическим реалиям ЯНАО.

В завершение, учитывая динамику экономики ЯНАО, инвестиционный и кадровый потенциал, наличие на территории крупных компаний, исследовательские возможности которых могут не исчерпываться лишь только отраслевыми НИОКР, имеющуюся современную систему информационного и коммуникационного обеспечения межрегиональных и международных научно-технических и интеллектуальных обменов и рынков, учитывая возрастной состав, мобильность и образованность социума, начатые нормативно-правовые, институциональные и программные мероприятия, наконец, учитывая имеющийся нацеленный и профессиональный административный ресурс, можно констатировать: **в Ямало-Ненецком автономном округе сложились условия для создания и запуска в среднесрочной перспективе региональной инновационной системы.**

Темп ее проектирования, приоритеты, механизмы и очереди запуска во многом будут определяться стратегиями и факторами более высокого ранга: северное измерение, политика освоения и проживания; экосистема, индустрия и энергопользование; глобальные рынки энергоносителей и декларация прав будущих поколений; этнос, коренные народы и цивилизация. Однако во всех стратегиях, в их движениях и переплетениях опора на систему, инициирующую и продвигающую инновации, – на региональную инновационную систему ЯНАО будет отвечать сегодняшним и завтрашним вызовам – объективному и глобальному становлению шестого технологического уклада, становлению экономики знаний.

СОВРЕМЕННЫЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА

Николай Алексеевич Волгин

ЗАВЕДУЮЩИЙ КАФЕДРОЙ ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ
ПОЛИТИКИ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ
НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ
СЛУЖБЫ ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ, ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК,
ПРОФЕССОР, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ПРОВЕДЕН ОПРОС ПО ВЕКТОРАМ СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ ЭКСПЕРТОВ, РАБОТАЮЩИХ В РАЗНЫХ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ В ОРГАНАХ ВЛАСТИ И УПРАВЛЕНИЯ, БИЗНЕСЕ И СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ.

ОБОБЩЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ОТВЕТОВ ЭКСПЕРТОВ ПОЗВОЛЯЕТ ОБОСНОВАТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ, КОТОРЫМИ В СОЦИАЛЬНОМ КОНТЕКСТЕ ДОЛЖНЫ ОСОБО ЗАНИМАТЬСЯ ВЛАСТИ И БИЗНЕС В СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ В БЛИЖАЙШЕЕ 10-ЛЕТИЕ.

ОСОБЕННО ВАЖНЫМ ДЛЯ НОРМАЛЬНОГО ЖИЗНЕОБЕСПЕЧЕНИЯ СЕВЕРЯН ЯВЛЯЕТСЯ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ С ВЫПЛАТАМИ ДОСТОЙНЫХ ПО УРОВНЮ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ, ПЕНСИИ, РАЙОННЫХ ДОПЛАТ И СЕВЕРНЫХ НАДБАВОК, ЧТО ОБЕСПЕЧИТ ВОЗМОЖНОСТИ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ВОСПРОИЗВОДСТВА ЧЕЛОВЕКА, НО И ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ НУЖНОГО КАЧЕСТВА УСЛУГ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ, ОБРАЗОВАНИЯ, ЖКХ (ЧТО ОСОБЕННО ОСТРО ПРОЯВЛЯЕТСЯ В УСЛОВИЯХ СЕВЕРА), ДЛЯ ОТДЫХА И ТРЕБУЕМОГО РАЗВИТИЯ НАСЕЛЕНИЯ.

ПОЧТИ 85% ЭКСПЕРТОВ СЧИТАЮТ, ЧТО НЕ В ПОЛНОЙ МЕРЕ РЕАЛИЗУЮТ СВОИ ВОЗМОЖНОСТИ В ПРОЦЕССЕ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ – НЕ МЕНЕЕ ОСТРЫЙ ВОПРОС ДЛЯ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ.

Требуемая динамика, скорость и качество социально-экономического развития Российского Севера, фундаментальное значение которого для страны и ее регионов общеизвестно и трудно переоценимо, сдерживаются наличием целого ряда серьезных и острых проблем. Особое место в их структуре занимают социальные проблемы, связанные с жизнеобеспечением и уровнем жизни населения северных территорий России. Они требуют научных исследований, мониторингов и, главное, оперативных практических действий и решений со стороны государства, соответствующих субъ-

ектов Российской Федерации, бизнеса и организаций гражданского общества.

Приведу в этой связи результаты опроса экспертов по трем векторам социального развития северных регионов России за последние годы и на период до 2020 года – что хорошо, что плохо решалось в данном плане и каковы приоритеты и перспективы. Экспертами выступали наши студенты-заочники образовательной программы (второе высшее образование) “Управление социальным развитием российского Севера”, которые работают в разных северных регионах страны в органах власти и управления, бизнесе и соци-

ТАБЛИЦА 1

КАКИЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, С ВАШЕЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ, НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО И ЗНАЧИМО ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ РЕШАЛИСЬ В СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ (С 2000 ГОДА)?

МЕСТО (РЕЙТИНГ)	СОЦИАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ	ОТВЕТЫ В % ОТ ОБЩЕГО ЧИСЛА РЕСПОНДЕНТОВ
	Повышение заработной платы	28,6
	Повышение пенсий	21,4
	Сокращение бедности на селе, в АПК	7,1
	Создание новых рабочих мест	35,7
	Сокращение безработицы	7,1
	Улучшение охраны труда	7,1
II–IV	Строительство жилья	57,1
	Решение проблем ЖКХ, стоимости его услуг	14,3
I	Развитие образования	71,4
V	Развитие здравоохранения	50,0
	Развитие туризма	35,7
II–IV	Развитие физкультуры и спорта	57,1
II–IV	Укрепление семьи	57,1
	Стимулирование роста рождаемости	21,4
	Сокращение смертности	14,3
	Совершенствование миграционных процессов	7,1
	Северные надбавки и районные доплаты	7,1
	Северный завоз (ресурсов и товаров для жизнеобеспечения)	35,7
	Переселение в Центральную Россию	14,3
	Развитие транспортных услуг для населения	28,6
	Улучшение услуг торговли и связи для населения	14,3
	Улучшение положения инвалидов, молодежи, детей и т.д.	7,1
	Гармонизация интересов власти, труда и капитала (социальное партнерство, социальная ответственность бизнеса и др.)	14,3
	Защита коренных малочисленных народов	14,3
	Другие вопросы	
	– повышение занятости	7,1
	– снижение заболеваемости	14,3

альной сфере. Это специалисты, профессионалы из РС(Я), ХМАО, ЯНАО, Архангельской, Мурманской областей и других северных регионов России, которые сами ежедневно занимаются на практике решением социальных проблем на Севере, и их мнению и оценкам вполне можно доверять.

Итак, посмотрим результаты ответов экспертов на первый вопрос: “Какие социальные проблемы, с Вашей точки зрения, наиболее эффективно и значимо для населения решались в северных регионах в последние годы (с 2000 года)?” (табл. 1).

Как видим, лучше и ощутимее для жизни северян в этот период развивалось образование, здравоохранение,

И наконец, обобщение результатов ответов экспертов на третий вопрос позволяет обосновать, с их точки зрения, пять стратегических приоритетов, которыми в социальном контексте должны особо заниматься власти и бизнес в северных регионах в ближайшее 10-летие:

1. Повышение заработной платы и пенсий
2. Сокращение бедности на селе, в АПК
3. Создание новых рабочих мест
4. Строительство жилья
5. Совершенствование северных надбавок и районных доплат (коэффициентов)

ТАБЛИЦА 2

КАКИЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, НАПРОТИВ, РЕШАЛИСЬ КРАЙНЕ ПЛОХО И НЕЭФФЕКТИВНО?

МЕСТО (РЕЙТИНГ)	СОЦИАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ПРОБЛЕМЫ	ОТВЕТЫ ЭКСПЕРТОВ В % ОТ ОБЩЕГО ИХ ЧИСЛА
I-II	Повышение заработной платы	35,7
IV-V	Повышение пенсий	14,3
I-II	Сокращение бедности на селе, в АПК	35,7
	Создание новых рабочих мест	7,1
	Сокращение безработицы	7,1
	Улучшение охраны труда	7,1
III	Строительство жилья	21,4
	Решение проблем ЖКХ, стоимости его услуг	7,1
	Северные надбавки и районные доплаты	7,1
	Северный завоз (ресурсов и товаров для жизнеобеспечения)	7,1
	Переселение в Центральную Россию	7,1
	Гармонизация интересов власти, труда и капитала (социальное партнерство, социальная ответственность бизнеса и др.)	7,1
IV-V	Защита коренных малочисленных народов	14,3
	Другие вопросы	
	– регулирование цен на товары и услуги	7,1
	– строительство дорог	7,1
	– повышение качества жизни	7,1

строилось и сдавалось новое жилье. Можно предположить, что это объясняется в том числе реализацией соответствующих национальных проектов, предусматривающих выделение серьезных финансовых ресурсов.

На второй, противоположный по своему характеру вопрос: какие социальные проблемы, напротив, решались крайне плохо и неэффективно? – ответы такие (табл. 2).

Здесь “лидируют” проблемы, прежде всего связанные с доходами населения северных территорий (хуже решались вопросы требуемого повышения заработной платы, пенсий, сокращения бедности на селе, в АПК), а также с защитой коренных малочисленных народов.

Вполне понятен отсюда вывод, что сейчас очень важно (важнее, чем что-либо) для нормального жизнеобеспечения северян решать и решить проблемы с выплатами достойных по уровню заработной платы, пенсии, районных доплат и северных надбавок, что обеспечит возможности не только для воспроизводства человека, но и для получения нужного качества услуг здравоохранения, образования, ЖКХ (что особенно остро проявляется в условиях Севера), для отдыха и требуемого развития населения.

Однако с оплатой труда и другими видами доходов северян не все благополучно, о чем свидетельствуют также ответы экспертов (табл. 3). Как видим, на вопрос: “Устраивает

ли Вас размер получаемого дохода?» отрицательно ответило около 77% опрошенных. Более 61% респондентов основным видом своего дохода называют заработную плату, остальные опрошенные – районные доплаты и северные надбавки, дивиденды от акций, других ценных бумаг, доходы от дополнительной предпринимательской деятельности (табл. 4).

Откровенные ответы экспертов на следующие вопросы заставляют не только серьезно задуматься, но и срочно искать механизмы, как поправить ситуацию. Так, почти 85% экспертов считают, что не в полной мере реализуют свои возможности в процессе трудовой деятельности (табл. 5). Что это значит? Это равносильно недопроизводству колоссаль-

ТАБЛИЦА 3
УСТРАИВАЕТ ЛИ ВАС РАЗМЕР ДОХОДА,
КОТОРЫЙ ВЫ ПОЛУЧАЕТЕ? (В %)

Да	15,4
Нет	76,9
Затруднились ответить	7,7

ТАБЛИЦА 4
КАКОЙ ВИД ДОХОДА У ВАС ОСНОВНОЙ
(ПО РАЗМЕРУ) В ОБЩЕМ ЕГО ОБЪЕМЕ? (В %)

Заработная плата	61,5
Районные доплаты и северные надбавки	7,7
Доход от собственности (акций, других ценных бумаг и т.д.)	7,7
Доход от дополнительной предпринимательской деятельности	23,1
Иные виды доходов	–
Затруднились ответить	–

ТАБЛИЦА 5
В ПОЛНОЙ ЛИ МЕРЕ ВЫ РЕАЛИЗУЕТЕ
СВОИ ФИЗИЧЕСКИЕ И ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ
СПОСОБНОСТИ В РАБОТЕ? (В %)

Да	7,7
Нет	84,6
Затруднились ответить	7,7

ного объема ВВП, недополучению потенциальных доходов населением, “уходу в песок” средств, затраченных на получение образования, повышение профессионализма работниками и т.д.

Причем можно не углубляться в анализ причин недореализации способностей работников на производстве (табл. 6). Здесь дело не в низких размерах оплаты труда и даже не в проблеме ее несвоевременной выплаты, что нередко бывает. Главная причина – отсутствие должной жесткой зависимости размера оплаты труда от результатов ра-

боты персонала. Как и прежде, в системах стимулирования труда чаще господствует уравниловка. Как и раньше, системы мотивации труда предполагают примерно такой алгоритм поощрения: хорошо работаешь – 15 000 рублей; плохо – 14 999 рублей. Работник и выбирает соответствующий вариант. А должно быть, если уж оперировать конкретными цифрами, примерно так: при прочих равных условиях, хорошо работаешь – условно 15 тыс. рублей, плохо – в 5–6 раз меньше. Именно так поступают в Норвегии, Швеции, Канаде, других странах, у которых следует перенимать опыт.

При таком подходе к дифференциации оплаты труда в зависимости от разных результатов работы (не менее

ТАБЛИЦА 6
ЕСЛИ ВЫ НЕ В ПОЛНОЙ МЕРЕ РЕАЛИЗУЕТЕ
СВОИ СПОСОБНОСТИ, ТО ПОЧЕМУ? (В %)

Низкий заработок	0
Другие доходы (районные доплаты, северные надбавки, дивиденды и т.д.) достаточны по размерам	9,3
Нет связи между размером оплаты труда и результатами работы, моей квалификацией и профессионализмом (уравниловка)	66,7
Другие причины	25,0
Затруднились ответить или не ответили	–

1 : 3–1 : 5) не будет персонала, работающего в пол, четверть и того менее силы и своего потенциала.

Таким образом, мы выходим на проблему организации оплаты труда. Она почти забыта или находится на каком-то “надцатом” месте. Сейчас, когда говорят об оплате труда и ее проблемах, сразу подразумевают крайне низкие ее размеры, индексацию от инфляции, задержки и т.д. Организация же оплаты труда становится второстепенной.

Причина – соответствующее отношение органов власти и управления к проблемам труда и его эффективности на различных уровнях. Хотим мы того или нет, но приходится делать вывод, что в структурах управления больше обеспокоены проблемами распределения и перераспределения ограниченного объема благ и услуг, а не роста на трудовой основе, через мощные системы мотивов и стимулов, этой распределяемой базы. А ведь траектория движения на рельсы устойчивого социального развития связана именно с трудом, его производительностью, обеспечением связи зарплаты и результативности труда и ростом на этой прежде всего основе объемов ВВП.

Следующий аспект связан с проблемами районирования. Сейчас многие ученые думают над этой непростой задачей. Как “нарезать” более справедливо и экономно северные территории? Как и надо ли начислять районные коэффициенты и северные надбавки? Несколько лет назад по инициативе Комитета Государственной Думы по проблемам Севера и Дальнего Востока мы также подготовили вариант своего видения методики и механизмов районирования территорий Российского Севера, который находится сейчас

в виде законопроекта в Государственной Думе. Здесь хотел бы лишь остановиться на одной проблеме из этой области.

В политике установления районных коэффициентов нужны не эволюционные совершенствования, которые имеют место в настоящее время, а принципиальные, коренные преобразования. Как известно, основное назначение районных доплат – компенсировать различия в стоимости жизни из-за специфических условий северных регионов, прежде всего природно-климатических, социально-экономических и медико-биологических, которые не характерны для других территорий.

Однако при существующем (в процентах от тарифной ставки или должностного оклада) принципе распределения коэффициентов люди, живущие и работающие в одинаковых климатических условиях, сегодня получают различные по величине (в рублях) выплаты на данную компенсацию. Причем эти различия достигают 10 и более раз. Они существенно зависят от размера тарифной ставки и оклада, то есть квалификации, должности, профессии и т.д. Фактически при едином районном коэффициенте, выраженном в процентах, люди одного и того же региона имеют различные возможности для компенсации дополнительных расходов, связанных с отмеченными особенностями данной территории.

Так, при 70-процентном коэффициенте работники с окладами 40 тыс. и 5 тыс. рублей получают в год на компенсацию соответственно 336 тыс. рублей и 42 тыс. рублей. Разница в 8 раз. Справедливо ли это в отношении людей, живущих в одних и тех же климатических и других условиях? Уверительно вряд ли можно ответить на данный вопрос. Получается так, что одни северяне могут купить на эту районную доплату лишь костюм или шапку не самого лучшего качества, а рядом живущие – отечественный автомобиль. Кроме того, у высокооплачиваемых работников за счет высоких размеров районных доплат становится неоправданно большой часть совокупного дохода, не связанная с результатами труда, что в целом снижает уровень стимулирующей роли заработной платы.

Более обоснованным был бы вариант введения единых выплат в абсолютных размерах (в рублях) для отдельных районов страны, где они необходимы, независимо от тарифного разряда и должностного оклада работника. Возможно, районный коэффициент в этой связи следует “привязать” не к зарплате, а к прожиточному минимуму в стране, в данном регионе или, например, к МРОТ, каким-либо другим единым для всех стабильным показателям.

Такая методика образования районных надбавок могла бы быть одним из направлений сближения доходов различных слоев населения, повышения минимальных размеров заработной платы. Она также более целесообразна и приемлема с точки зрения работы трудовых коллективов в условиях расширения самостоятельности предприятий в выборе форм и систем оплаты труда, поскольку при этом тарифные ставки и должностные оклады, являющиеся базой для начисления районных надбавок при существующем принципе их расчета, могут не применяться.

Кроме того, выплата районных надбавок одинаковых размеров должна распространяться на всех без исключения работников, проживающих в данных регионах, независимо от отраслей, пола, возраста и т.д. Особо подчеркнем, что речь

не идет об уравниловке. При начислении заработной платы надо максимально учитывать трудовой вклад, квалификацию, опыт и другие качества работника. Стимулирующая роль заработной платы должна быть высокой. В этом одна из ее основных функций. Что касается районных доплат, то, как уже отмечалось, – это не стимул. Основное и главное их назначение – компенсировать повышенную стоимость жизни людей северных регионов. С этой точки зрения предложенный подход, на наш взгляд, более обоснован и справедлив.

И последний вопрос, который невозможно не затронуть. Это кадры для Российского Севера и проблемы их подготовки. Уверен, что это не менее острый вопрос для северных регионов, чем, например, северная социальная политика, районирование, переселение и т.п. Кстати, многие из последних как раз и являются часто неразрешимыми проблемами, потому что нет нужных современных кадров. Северянам надо помогать готовить молодых профессиональных руководителей, менеджеров, специалистов, квалифицированных рабочих. Готовить не на усредненных, отвлеченных примерах и материалах, а максимально приближенно к сложным северным условиям и проблемам. И такой опыт в научно-образовательном пространстве России имеется. Его надо перенимать и использовать.

По нашим расчетам, приближение образовательных программ (от их названия до темы выпускной квалификационной работы или магистерской диссертации) к особенностям Российского Севера как минимум на 20–30% повышает качество и скорость принятия управленческих и хозяйственных решений выпускниками этих программ, что имеет часто решающее значение в северных арктических условиях.

В этой связи и с учетом обозначенного аспекта приведу конкретный пример. Более 10 лет в Российской академии государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАГС), с 2011 года вошедшей в структуру объединенной Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС), на кафедре труда и социальной политики реализуется образовательная программа “Управление социальным развитием Российского Севера”.

Магистерская образовательная программа (“для взрослых”) предназначена для руководителей и специалистов федерального, регионального и муниципального уровней северных территорий, тех, кто профессионально занимается и интересуется проблемами социального развития Севера, в том числе: стратегией устойчивого развития Российского Севера и Арктики, обеспечением жизнедеятельности населения на Севере, миграцией, решением проблем переселения северян, управлением и развитием Северного морского пути, экологическими проблемами арктических экосистем, особенностями организации труда, заработной платы, районных коэффициентов и северных надбавок, международным сотрудничеством в северных регионах, вопросами коренных малочисленных народов Севера и т.д.

В структуре магистерской программы предусмотрено четыре специализации по выбору студентов в зависимости от их профессиональных интересов:

- регулирование доходов населения на Севере России;
- организация и управление традиционным хозяйствованием коренных малочисленных народов Севера;

- международное сотрудничество в развитии циркумполярного пространства;
- технологии разработки и реализации стратегии социально-экономического развития северных субъектов Российской Федерации.

Северная программа 10 лет реализовывалась в РАГС в режиме второго высшего образования (3,5 года – продолжительность обучения в заочной форме) и пользовалась повышенным спросом и интересом со стороны специалистов, руководителей северных территорий, государственных и негосударственных предприятий, менеджеров малого, среднего и крупного бизнеса, неправительственных общественных организаций. С 2011 года по решению Минобрнауки России формат ускоренных сокращенных программ второго высшего образования в Российской Федерации исключается. С переходом на двухуровневую систему образования магистратура становится ключевой формой обучения. Она позволяет перейти на принципиально новый, более высокий уровень подготовки, что способствует карьерному и профессиональному росту выпускника.

В связи с усиленным вниманием к Арктике и Российскому Северу со стороны арктических и неарктических стран, его геополитической значимостью в условиях глобализации экономики, а также необходимостью укрепления позиций России в межправительственных и неправительственных организациях (Арктический совет, Совет Баренцева/Евроарктического региона, Северный форум и др.) специалистов в РАНХиГС готовят с привлечением к учебному процессу авторитетных практиков и ученых, чья деятельность связана с Крайним Севером и Арктикой, использованием выездных занятий в профильные комитеты Государственной Думы и Совета Федерации. Во время обучения предусмотрены стажировки (практики) студентов, обучающихся по данной программе. Они уже состоялись в Шве-

ции, Финляндии, Дании, Норвегии, США, Канаде. Срок обучения – 2,5 года (на год меньше, чем прежде, – в режиме второго высшего образования, две сессии в год). Квалификация выпускника – магистр.

Реализация главного критерия программы – ее приближения к северной проблематике – четко просматривается в представленных дисциплинах, курсах и темах, осваиваемых обучающимися.

Некоторые дисциплины образовательной программы “Управление социальным развитием российского Севера”:

- специфика социальной политики в северных координатах;
- региональная экономика и особенности управления в северных регионах;
- стратегия развития Севера России;
- управление функционированием и развитием российского Севера;
- рынок труда и занятость в регионах российского Севера;
- оплата труда в реальном секторе экономики регионов Севера;
- кадровая стратегия и подготовка персонала для Севера России;
- качество жизни населения российского Севера;
- экономика домашнего хозяйства северных территорий;
- пути оптимизации северного завоза;
- методики районирования российского Севера;
- коренные малочисленные народы Севера;
- зарубежный опыт социального развития северных территорий и перспективы его использования в России.

Университетам, расположенным в северных субъектах Российской Федерации, целесообразно поставить процесс адаптации образовательных программ к северной проблематике на приоритетную основу. Такие действия, убежден, оперативно скажутся на качестве подготовки кадров для Российского Севера.

ПОДГОТОВКА УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ – ВАЖНЕЙШАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ СТРАТЕГИИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

Вера Ивановна Сморчкова

НАУЧНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОГРАММЫ
ПОДГОТОВКИ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ КАДРОВ
ДЛЯ СЕВЕРА И АРКТИКИ В РОССИЙСКОЙ
АКАДЕМИИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР



ПРОИСХОДЯЩИЕ ИЗМЕНЕНИЯ ВО ВЛАСТИ И ОБЩЕСТВЕ ПРЕДЪЯВЛЯЮТ
НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К УПРАВЛЕНЧЕСКИМ КАДРАМ РАЗЛИЧНОГО УРОВНЯ.
СЕГОДНЯ В АРКТИКЕ ЧРЕЗВЫЧАЙНО ВАЖНЫ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УПРАВЛЕНЦЕВ ПРИОРИТЕТ ЗДРАВОО СМЫСЛА
И РАЗУМНОГО ПРАГМАТИЗМА, ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКОНОМИКИ
И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ИМПЕРАТИВЫ, ОРИЕНТАЦИЯ НА ИННОВАЦИИ, УМЕНИЕ
РАБОТАТЬ В МНОГОНАЦИОНАЛЬНОЙ И ПОЛИКУЛЬТУРНОЙ СРЕДЕ,
СПОСОБНОСТЬ НЕ ТОЛЬКО ПРИНИМАТЬ ОПЕРАТИВНЫЕ И ВЫВЕРЕННЫЕ
РЕШЕНИЯ, НО И НЕСТИ ЗА НИХ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ.

В современном мире арктическими исследованиями занимаются все мировые державы. Арктика все больше привлекает к себе внимание. В Российской Федерации принят ряд документов, в которых особая роль отводится инновационному развитию экономики Арктики, повышению уровня и качества жизни проживающих в этом регионе (Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Основы государственной политики в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации и др.).

Основными сдерживающими факторами инновационного развития арктических регионов являются их институциональная и инфраструктурная неразвитость, низкий уровень финансирования расходов на науку, несовершенство системы управления по созданию условий для гармоничного развития региона.

Сегодня существует настоятельная необходимость проведения целенаправленной государственной политики в сфере подготовки управленческих кадров как важнейшей составляющей стратегии инновационного развития северных и арктических регионов.

Казалось бы, северные регионы России в настоящее время имеют достаточно высокий научно-образовательный потенциал – 212 государственных и муниципальных высших учебных заведений, 8 центров Российской академии наук, в состав которых входят 46 научно-исследовательских институтов, а также 74 отраслевые научно-исследовательские организации, что может обеспечить устойчивое функционирование и развитие системы подготовки управленческих кадров.

Но этот научно-образовательный потенциал неравномерно распределен по северным территориям, а сами северные территории относительно удалены от ведущих научных и образовательных центров страны.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (РАНХиГС) обучает по магистерской программе «Государственное и муниципальное управление социальным развитием Российского Севера» будущих управленцев для Севера и Арктики. Главным критерием при разработке этой программы было приближение ее содержания к реальным условиям. Известно, что молодой специалист, получивший любую квалификацию без увязки освоенных им дисциплин и курсов с особенностями Арктики, должен еще долгое время самостоятельно «подстраиваться» под северные условия, чтобы эффективно использовать полученные знания и навыки.

Происходящие изменения во власти и обществе предъявляют новые требования к управленческим кадрам различного уровня. Сегодня в Арктике чрезвычайно важны для профессиональной деятельности управленцев приоритет здравого смысла и разумного прагматизма, диверсификация экономики и экологические императивы, ориентация на инновации, умение работать в многонациональной и поликультурной среде, способность не только принимать оперативные и выверенные решения, но и нести за них ответственность.

Магистерская программа предназначена для руководителей федерального, регионального и муниципального уровней власти северных территорий, для тех, кто профессионально занимается управлением системой жизнеобеспечения в районах Крайнего Севера, организации и оплаты труда, развитием арктических рынков труда, международного сотрудничества в циркумполярном регионе, совершенствованием агропромышленного комплекса на базе глубокой переработки продукции традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера.

К учебному процессу привлекаются авторитетные ученые и практики, проводятся выездные занятия в профильных комитетах Государственной Думы и Совета Федерации. Во время учебы организуются стажировки студентов в Норвегии, Финляндии, Дании (Гренландия), Канаде. Достижение высокого уровня и качества жизни, преодоление экономических и финансовых проблем обеспечивается на зарубежном Севере развитой системой взаимодействия экономических, властных, политических, общественных структур, основанной на рациональных управленческих схемах и применении современных информационно-коммуникационных технологий. Важную роль играет эффективность местных властей и наличие государственного органа исполнительной власти, занимающегося координацией всех программ социально-экономического развития северных и арктических регионов.

Показатели уровня жизни населения северных стран убедительно доказывают, что условия для трудовой деятельности и проживания на северных территориях вполне можно сделать привлекательными и достаточно комфортными. В мировом рейтинге по уровню и качеству жизни все северные страны занимают первые строчки. По данным доклада ООН о развитии человека «Преодоление барьеров: человеческая мобильность и развитие», показатель «Индекс развития человеческого потенциала» (ИРЧП) Норвегии, Исландии, Канады, Швеции, Финляндии, США, Дании от 0,971 до 0,955. В Российской Федерации ИРЧП – 0,817.

Для российских управленцев особый интерес представляет опыт Канады, так как у канадских арктических территорий много общего с российскими:

- экстремальные природно-климатические условия;
- наличие аборигенного населения и схожесть жизненных проблем и стремлений в экономическом развитии;
- значительная по площади территория, разобщенность и большая удаленность населенных пунктов;
- богатейший ресурсный потенциал и динамично развивающаяся добыча углеводородного сырья и других природных ресурсов;
- заинтересованность местных властей в саморазвитии коренных народов.

В то же время имеются существенные отличия:

- различные системы права, основы законодательства, правоприменительная практика и национальные традиции;
- наличие кочующих оленеводов в Российской Арктике и отсутствие таковых в Канаде, а отсюда и некоторые различия уклада жизни и традиционных отраслей хозяйствования;

- более высокая доля аборигенов среди населения северных территорий Канады (в Северо-Западных территориях – 50% от общего количества жителей, в Нунавуте – 90%) и более высокий уровень жизни;
- наличие у коренных народов Канады постоянного источника финансирования (в виде государственных субсидий для поддержания высокого уровня жизни среди аборигенного населения), а также собственных финансово-экономических возможностей для дальнейшего социально-экономического развития (земельная рента, постоянные отчисления по соглашениям с нефтегазодобывающими и другими ресурсодобывающими компаниями, отчисления от лицензий и т.д.).

Программой предусмотрено изучение бюджетной и налоговой политики в северных странах. К примеру, бюджеты северных территорий дотируются федеральным правительством Канады на 60–70%. А Министерство по делам индейцев и развитию Севера Канады имеет в своем штате 3500 сотрудников и координирует работу других 20 федеральных агентств и ведомств, работающих по программам, связанным с социальным и экономическим развитием аборигенного населения¹.

В настоящее время по магистерской программе готовятся к управленческой деятельности 25 представителей коренных народов Ямала – ненцы, ханты, селькупы. Эти молодые специалисты после получения высшего образования вернулись на родину и работают в органах управления. Именно им предстоит искать решения по снижению безработицы в национальных селах Ямала, разрабатывать программы снижения младенческой смертности среди кочевого населения, выстраивать логистику снабжения отдаленных сел и поселков, отстаивать права и интересы общин коренных народов в органах власти муниципальных образований и окружном правительстве, совершенствовать взаимоотношения с бизнесом. Эти студенты могут пополнить в будущем кадровый резерв и для федеральных органов исполнительной власти, в чьей компетенции находятся вопросы регионального развития. Именно эти будущие управленцы лучше других понимают нужды коренного населения Арктики, из личного опыта знают, почему невыполнимы отдельные федеральные законы в условиях тундры и какие имеются проблемы с медицинским обслуживанием, реализацией различных государственных социальных гарантий для кочевников и других групп населения, что значат для коренных жителей Севера занятия оленеводством, охотой, рыболовством.

В ЯНАО национальные села имеют почти столетнюю историю своего становления и развития. Их население за годы реформ не утратило своих традиций и обычаев, сохранило традиционные виды хозяйствования, свою культуру и язык. Среди школьников 53,4% изучает родные

языки. В отношении данной категории населения действуют более 30 законов автономного округа, предусматривающих социальные гарантии.

Благодаря разумной политике окружного правительства Ямала, которая учитывает этническую структуру населения и наличие традиционного образа жизни, растет число кочующих семей, а ежегодный прирост численности коренных малочисленных народов Севера увеличивается в среднем на 1%. В целом рождаемость в автономном округе превышает смертность в 2,9 раза, а ожидаемая продолжительность жизни составляет 71,4 года, что превышает показатели по России и свидетельствует об эффективной социально ориентированной политике Ямала.

Опыт управления социально-экономическим развитием территорий Ямало-Ненецкого автономного округа, учитывающий региональные особенности, политику в отношении коренных народов, включен в спецкурс магистерской программы.

По мнению экспертов, учет региональных особенностей как минимум на 20–30% повышает качество и скорость принятия управленческих и хозяйственных решений специалистами.

Материалы магистерской программы, в которых используется сбалансированная комбинация теории и практики, адаптированы к особенностям социальных процессов и управления ими на российском Крайнем Севере. Специализация предполагает изучение управленческих отношений между структурами власти федерального центра, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, предприятиями, отдельными гражданами и общественными организациями в процессе развития социального партнерства и ведения ответственного бизнеса российскими и зарубежными компаниями.

Главное в подготовке специалистов для управления в Арктике – это высочайшая компетенция. Мы рассматриваем Арктику как наиболее важный регион не только для развития нефтегазовой и горнометаллургической промышленности, но и для сохранения и развития уникальной традиционной экономики коренных малочисленных народов Севера, которая в XXI веке, благодаря более глубокой переработке продукции и биотехнологиям, резко возрастает в цене и становится базой для развития новых отраслей экономики. Именно этот регион планеты в ближайшем будущем более других будет вовлечен в глобальные экономические процессы. Ориентация арктической экономики на экспорт (только в Мурманской области 40% производимой продукции вывозится за рубеж) и перспектива включения национальной транспортной магистрали Севморпути в панарктические транспортные коридоры побуждают серьезно следить за ситуацией и развитием международного сотрудничества в Заполярье. Происходящие политические и экономические изменения в Арктике являются поводом для постоянного обновления учебного материала и включения этих тем в образовательную программу.

К учебному процессу привлекаются известные ученые и политики – губернатор Аляски Дж.У. Хикл, сотрудники Министерства по делам индейцев и развитию Севера Канады, профессора канадских университетов провинций Саскаче-

1. В настоящее время аборигенное население Канады, состоящее из первых наций (индейцы), метисов (люди, чьи предки вступали в смешанные браки между представителями коренных народов и европейцами) и инуитов (арктические народности), растет вдвое быстрее, чем население в целом, и составляет 3% от всех канадцев (790 тыс. человек). Структурно аборигенное население выглядит следующим образом: 69% составляют представители первых наций, 26% – метисы, 5% – инуиты. Государство, выполняя свои социальные функции, следит, чтобы заполнение свободных рабочих мест происходило в первую очередь за счет местных жителей.

ван и Британская Колумбия. Такая практика обмена знаниями и опытом управления обусловлена тесной взаимозависимостью арктических территорий и общими экологическими, социальными и экономическими проблемами.

Во время встречи с губернатором Аляски Дж. Хиклом студентам было интересно узнать, что в штате Аляска около 25% населения – аборигенные жители (индейцы, эскимосы, алеуты), достигнут высокий уровень жизни, что отражается на положительной динамике прироста численности населения: 1990 год – 550 тыс. человек; 2004 год – 648,8; 2007 год – 690,9; 2008 год² – 686,3, 2010 год³ – 710,2. Управление развитием Аляски в приоритетном порядке учитывает экологические вопросы и наличие аборигенного населения, которое никогда ни при каких условиях не уедет из этих мест. Это касается и других аборигенов северных стран, включая Россию.

По экологическим соображениям трубы Трансальяскинского нефтепровода поставлены на опоры на 60% всей трассы (1300 км) и только 40% труб заложены в траншеях. Особое внимание уделено теплоизоляции труб в связи с учетом миграционных путей оленей и других диких животных, а также сохранности мест с живописным ландшафтом.

На Аляске введены специальные ограничения движения по тундре средств бездорожного транспорта, являющегося одним из самых опасных разрушителей мха и вечномерзлых грунтов; в теплое время года движение таких транспортных средств строго ограничено. Тяжелым машинам свободное движение по тундре полностью запрещено, для них выделяются специальные трассы.

В 1971 году правительство США приняло Акт об удовлетворении территориальных претензий коренного населения Аляски, в соответствии с которым коренным жителям штата было выделено около 18 млн га земель и 962,5 млн долларов компенсации за территории, изъятые государством. Земля была передана в собственность общинам, а деньги – корпорациям, созданным на этнической основе, был создан Совет по землепользованию Аляски. Региональные корпорации экономического развития, состоящие из представителей аборигенного населения, получают денежную компенсацию в размере 462,5 млн долларов в виде прямых выплат за отказ от претензий на часть земли, которую передали в аренду ресурсодобывающим компаниям, и еще 500 млн долларов, которые составляют 2% общих доходов от добычи ресурсов на территории федеральных земель и земель штата. В настоящее время годовой доход фирм, находящихся в собственности коренных народов, составляет несколько миллиардов долларов. Коренные жители Аляски полноценно участвуют во всех формах жизни штата.

С середины 1980-х годов особое внимание было уделено развитию оленеводства аборигенами и усилению помощи со стороны государства. В настоящее время на смену “компенсационной политике” пришла “политика сбалансированного развития”, что означает учет нужд коренного населения, наравне с эксплуатацией возобновля-

емых и невозобновляемых природных ресурсов. Аналогичную идею “сбалансированного развития” еще в 1970-х годах выдвигал советский ученый Е.Е. Сыроечковский, но, к сожалению, в те времена это не соответствовало практике освоения Российского Севера.

На Аляске федеральному правительству принадлежат 59,9% сухопутной территории, администрации штата – 27,9%, аборигенному населению – 11,7%⁴.

Развитию оленеводства уделяется особое внимание на Аляске, так как основной источник питания аборигенного населения – северные домашние и дикие северные олени (карибу).

В систему управления оленеводством на Аляске входят несколько правительственных организаций: федеральное правительство, правительство штата, городское правительство и родовое правительство. Каждая из этих организаций заинтересована в развитии оленеводства и участвует в управлении им, но основная поддержка этой отрасли оказывается федеральным правительством.

Управление федеральными землями, как и вопросы социального и экономического развития аборигенных народов США, находится в ведении Министерства внутренних дел США. В правительстве штата Аляска имеется департамент по делам общин и экономического развития, который разрабатывает правила, нормы и процедуры, регламентирующие использование земель для выпаса оленей. Они требуют от владельца оленей регистрации своих меток и соблюдения правил проверки качества мяса. Кроме того, частные владельцы земли в лице региональных и местных корпораций также определяют свои правила, нормы и процедуры, влияющие на порядок использования находящихся в их частном владении земель для выпаса оленей.

Все отношения между Министерством внутренних дел США и оленеводческой отраслью регулируются тремя законами: Законом об оленеводстве (1937 год), Законом об удовлетворении претензий коренных жителей Аляски (1971 год) и Законом о землях Аляски, представляющих национальный интерес (1980 год).

По Закону об оленеводстве от 1937 года владеть оленями разрешается только аборигенным народам Аляски. Положения Закона об оленеводстве дали коренным жителям Аляски возможность зарабатывать на жизнь и способствуют развитию сельских территорий штата.

Закон об оленеводстве предусматривает:

- создание оленеводческой отрасли;
- учреждение оборотного ссудного фонда;
- предоставление управленческих полномочий общинам коренных народов;
- назначение коренных жителей на руководящие должности в отрасли;
- выделение фондов для реализации закона.

Положения, вытекающие из Закона об оленеводстве, дают определение “коренных народов Аляски”, а также дают полномочия:

2. Официальный сайт Бюро переписи США. US Census Bureau.

3. Там же.

4. Galagher T.Y. Native Participation in Land Management Planning in Alaska// Arctic. 1988. V. 41. №2. P. 17–29.

- министру внутренних дел США приобретать оленей;
- коренным жителям других штатов подавать исковое заявление на получение соответствующего правового статуса;
- министру внутренних дел США распределять оленей, собственность и прибыль между коренными народами.

Оленеводческая отрасль, включая переработку продукции, создает рабочие места для занятости местного населения. Корпорации аборигенных народов, занимающиеся оленеводством, для уменьшения транспортных расходов имеют в собственности морские суда с морозильными мощностями, чтобы доставлять оленей на забойные пункты, перерабатывать, хранить и перевозить продукцию на рынки страны.

В Швеции “Закон об оленеводстве Швеции” закрепляет оленеводство как исключительное право саамского народа. Оленьи пастбища занимают 34% территории страны (160 тыс. кв. км) и находятся на территориях трех областей – Норботен, Вастерботен и Ямтланд.

Система управления оленеводством включает в себя:

- Министерство сельского хозяйства (ответственно перед саамским парламентом за координацию всех вопросов саамов с другими министерствами, отвечает за решение принципиальных вопросов оленеводства);
- Сельскохозяйственное правление Швеции (общая ответственность за осуществление большей части решений по оленеводству – мониторинг, анализ развития, отчетность перед правительством, реализация политических решений, оперативное управление, составление обзоров, проведение исследований, а также административная работа, касающаяся различных компенсаций и других вопросов);
- областные исполнительные органы управления оленеводством (ответственны за повседневную связь с “саамскими деревнями”, осуществляют контроль за пастбищами, за потерями стад оленей от хищников, чтобы компенсировать ущерб; содержат в штате эксперта по оленеводству, служат секретариатом для организации “Оленеводческое правление”).

В Норвегии принят “Закон об оленеводстве Норвегии”.

Система управления оленеводством состоит из трех уровней и включает в себя администрации оленеводческих территорий (Восточный Финнмарк, Западный Финнмарк, Тромс, Нурланн, Северный Трёнделаг, Южный Трёнделаг, Хедмарк) – низший уровень управления; Норвежскую оленеводческую организацию – средний уровень управления и высший – Королевское министерство сельского хозяйства.

Королевское министерство сельского хозяйства Норвегии включает в себя Департамент оленеводства, который отвечает за текущую работу и является исполнительным органом правительства. В его компетенцию входят следующие вопросы: установка границ пастбищных территорий; определение прав на оленеводство, выдача разрешений на занятие оленеводством вне основных пастбищных территорий, выдача разрешений на установку изгородей. В составе министерства имеется оленеводческий совет, которому делегировано большинство решений по оленеводству.

Норвежское оленеводческое правление состоит из семи членов, четыре из которых назначаются министерством, а три – саамским парламентом.

Правление является одновременно и совещательным, и управленческим органом и ответственно за управление оленеводством в государстве. Норвежская оленеводческая администрация является частью Министерства сельского хозяйства. Это экспертный орган министерства с главным офисом в Альте (Финнмарк) и офисами во всех оленеводческих районах: Восточном Финнмарке (Карашёк), Западном Финнмарке (Каутокейно), Тромсе (Рунхауг), Нурланне (Фауске), Северном Трёнделаге (Левангер) и Южном Трёнделаге (Рёрус).

В Норвегии оленеводам выплачиваются компенсации за потерю оленей вследствие суровых погодных условий, потравы хищными зверьями, несчастного случая на железнодорожных путях, а также за потерю пастбищ.

По данным Норвежской оленеводческой администрации, 96% потерь оленей связаны с хищниками и только 4% вызваны суровыми погодными условиями и чрезвычайными происшествиями на железнодорожном транспорте.

Почти все компенсации выплачиваются Директоратом по управлению природными ресурсами, который отвечает за компенсацию потерь оленей из-за хищников. Лишь малая часть компенсаций, выплачиваемых за оленей, сбитых поездом, приходится на долю компании “Норвежские государственные железные дороги”.

Северная Скандинавия и регионы России являются примерами территорий, где постоянный рост инфраструктуры, связанной с транспортом, нефтью, газом и добычей минеральных ресурсов, все более несовместим с требованиями к пастбищным территориям. В этих регионах рост инфраструктуры связан с потерей традиционных территорий и возникновением условий, вынуждающих коренные народы отказываться от кочевых методов оленеводства в пользу более оседлого образа жизни⁵.

Закон об оленеводстве в Финляндии принят в 1990 году. После вступления Финляндии в ЕС все граждане Европейского экономического пространства имеют право владеть в этой стране оленями, но существует требование, что владелец оленей (акционер) должен постоянно проживать в общине, где расположен его кооператив.

Мировое поголовье домашних северных оленей насчитывает примерно 1,8 млн. Из них 2/3 сосредоточено в России, 1/3 – в Скандинавских странах, менее 1,5% – в Северной Америке (Аляска).

К слову сказать, в Российской Федерации закон “Об оленеводстве” никак не принимается, что отрицательно сказывается на развитии отрасли. Чтобы законодательство было эффективным, необходим минимум знаний об оленеводстве. В системе управления на федеральном уровне подтверждается существующий общий недостаток знаний о традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера.

Отчасти это объясняется тем, что оленеводство не приносит больших налоговых поступлений, часто находится

5. Йернслеттен Й.-Л., Клоков К. Устойчивое оленеводство. СПб., 2002. С. 105.

в конфликте с другими видами хозяйственной деятельности, которые создают больше рабочих мест и приносят больше налогов в местные бюджеты. Но оленеводство имеет огромное значение для поддержания заселенности окраинных территорий страны. Это также жизнеобеспечивающая экономика для коренного населения и один из важнейших элементов национальной культуры.

Большим достижением в северных странах, по мнению автора, является регламентация земель и создание условий для регулирования разработки ресурсов. Среди российских ученых также высказывается мнение, что не все природные ресурсы Севера и его природная среда в целом могут быть оценены с позиции рыночного механизма (Гранберг А.Г., Пилясов А.Н. и др.). Важное значение, кроме экономических мотивов, имеет и социальный аспект проблемы, при этом учитываются не только интересы аборигенного населения, но и обеспеченность ресурсами будущих поколений. Основу политики в области охраны природной среды в западных странах составляет принцип качественного нормативного состояния среды, а не критерий стоимости ресурсов или стоимости восстановления экологического баланса. Нормативное состояние среды достигается либо системой административных регламентаций, либо системой налогообложения и штрафов с предприятий, нарушающих нормы и стандарты.

В Канаде сумма штрафа за загрязнение вод определяется с учетом стоимости ее очистки или стоимости строительства очистных сооружений. Особое место в системе мер по охране окружающей природной среды в северных регионах занимает создание природоохранных территорий. Это характерно и для Аляски, где в середине 1940-х годов около 12% площади было отведено под природоохранные территории различного рода – заповедники, национальные парки, национальные леса и резерваты. В настоящее время на Аляске 60 охраняемых территорий различного типа. Среди них национальные парки, 25 охраняемых территорий вдоль речных долин, крупнейший национальный нефтяной резерват на севере штата (60 тыс. кв. км), национальный Арктический заповедник (47 тыс. кв. км), биосферные заповедники и т.д. Развитие сети

национальных парков и заповедников может быть адаптировано и к российским условиям на Севере и в Арктике⁶.

На наш взгляд, необходимо всячески стимулировать и поддерживать обучение управленческого персонала арктических регионов по нашей “северной” программе, которая является центром обмена опытом и получения новых знаний для северян.

Помимо подготовки управленческих кадров в условиях инновационного развития Севера и Арктики требуется также и развитие системы их переподготовки и повышения квалификации, непрерывного образования.

В свою очередь, масштабная подготовка и использование высококвалифицированных специалистов в сфере управления должны быть подкреплены созданием необходимых условий для их закрепления в регионах Севера. Особенно остро там стоят вопросы предоставления жилья, развития и удешевления транспортных услуг, обеспечения доступности поездок в южные и центральные регионы страны.

Система подготовки управленческих кадров для арктических территорий требует повышения квалификации профессорско-преподавательского состава, и прежде всего практиков, имеющих опыт и реальные достижения в управлении на региональном и муниципальном уровне, на предприятии (фирме).

Выпускники нашей “северной” программы, находясь в Москве, находят время прийти на занятия и встретиться со студентами, поделиться информацией о своем регионе и интересных проектах. Без квалифицированных управленческих кадров проблему инновационного развития Севера и Арктики не решить, не остановить продолжающийся отток трудоспособного населения, особенно молодежи. Хотелось бы, чтобы понимание этого обстоятельства стало главенствующим во всех коридорах власти.

Необходимо также понимать, что арктические территории – главный стратегический ресурс государства, и подготовка управленческих кадров по магистерской программе для Арктики должна осуществляться целевым набором, не в счет отпуска, как это сегодня происходит, и финансироваться из федерального бюджета.

6. 14 января 2010 года по распоряжению администрации ЯНАО создано государственное учреждение “Природный парк “Юрибей”.

О КРУГЛОМ СТОЛЕ НА ТЕМУ “О ПРИНИМАЕМЫХ МЕРАХ ПО ПОВЫШЕНИЮ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ”

Стратегическое значение северных территорий для настоящего и будущего России определяет актуальные шаги государства, направленные на решение проблем комплексного устойчивого развития регионов Севера.

Наряду с организацией специальных мер по развитию северных регионов, в том числе вытекающих из положений Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, требуются определенные коррективы в государственной региональной политике в целом, в первую очередь определяющие повышение инвестиционной привлекательности субъектов Российской Федерации.

Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока, последовательно отстаивающий интересы российских регионов, проводит большую работу по выявлению, систематизации и организации публичного профессионального обсуждения как положительного опыта регионального развития, так и наиболее насущных проблем жизнедеятельности регионов.

Одним из значительных примеров такой работы стал организованный 25 июня 2012 года Комитетом Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока совместно с Международным институтом государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации круглый стол на тему “О принимаемых мерах по повышению

инвестиционной привлекательности российских регионов”.

Целью круглого стола стала выработка общих подходов к формированию благоприятного инвестиционного климата в российских регионах на основе многостороннего открытого диалога с учетом наилучших региональных практик, а также зарубежного опыта.

Приводим итоговый документ мероприятия с рекомендациями участников круглого стола, которые призваны стать ориентиром для развития государственной региональной политики и служить важным источником законодательных инициатив в деле улучшения инвестиционного климата в российских регионах.

ИТОГОВЫЙ ДОКУМЕНТ круглого стола на тему “О принимаемых мерах по повышению инвестиционной привлекательности российских регионов”

25 июня 2012 года Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока совместно с Международным институтом государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации провел круглый стол на тему “О принимаемых мерах по повышению инвестиционной привлекательности российских регионов”.

Участниками круглого стола были отмечены и обсуждены вопросы, связанные

с совершенствованием законодательной и нормативной базы по улучшению инвестиционного климата, привлечению российских и зарубежных инвесторов и сопровождению приоритетных инвестиционных проектов в российских регионах.

Задача улучшения инвестиционного климата является одной из важнейших в деятельности органов государственной власти, органов местного самоуправления, институтов бизнеса и экспертного сообщества.

Для улучшения инвестиционного климата в Российской Федерации в настоящее время реализуется комплекс мер, который в определенной мере позволяет развивать и совершенствовать инвестиционный потенциал субъектов Российской Федерации.

Основные направления улучшения и развития инвестиционного потенциала субъектов Российской Федерации проявляются через создание и функционирование таких институтов, как Инвестиционный фонд Российской Федерации, Внешэкономбанк, Федеральный фонд содействия развитию жилищного строительства, Фонд содействия реформированию ЖКХ, Фонд прямых инвестиций для привлечения иностранных инвестиций в российскую экономику, Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов, институты уполномоченного по финансовым вопросам в Российской Федерации и федеральных округах.

Кроме того, принят ряд законодательных мер в части совершенствования таможенного администрирования, упрощения строительных процедур, исключения злоупотреблений со стороны коммунальных и энергетических предприятий, а также вве-

дения стимулирующих мер в области налогообложения и др.

В ходе круглого стола были отмечены слабая развитость банковской системы на Дальнем Востоке и в Сибири, высокая степень централизации финансовых ресурсов в ограниченном числе городов Российской Федерации, что сдерживает возможность привлечения российских и иностранных инвестиций для развития и модернизации производства. Участниками предлагалось изучить вопрос о развитии финансовых институтов на региональном уровне при снижении концентрации доли финансовых ресурсов до 30% в одном субъекте.

Одним из направлений улучшения инвестиционного климата в регионах является внедрение Модельной программы улучшения инвестиционного климата в субъектах Российской Федерации. Программа рекомендована регионам Министерством экономического развития Российской Федерации. Участники круглого стола поддерживают предусмотренные Модельной программой ключевые меры, направленные на создание благоприятной административной среды и упрощение процедур реализации инвестиционных проектов.

В целях снижения негативного воздействия административных барьеров Министерством экономического развития Российской Федерации также был создан институт оценки регулирующего воздействия, который, с учетом мнения представителей бизнеса, позволяет проводить соответствующую оценку планируемых к принятию нормативных правовых актов.

Тем не менее, в силу объективных причин территориального развития Российской Федерации, в настоящее время представляется необходимым проведение дифференцированной и взвешенной государственной политики с целью повышения инвестиционного потенциала в отношении субъектов Российской Федерации с различным уровнем социально-экономического развития. Поэтому особая роль в улучшении инвестиционного климата принадлежит самим регионам. Именно на уровне регионов решаются конкретные проблемы, осуществляются пилотные проекты, результаты реализации которых находят обобщение в проводимой государственной политике на федеральном уровне. Реализация новых региональных программ и проектов имеет большое значение для улучшения инвестиционного климата и создания новых, высокопроизводительных рабочих мест.

Проведенный Комитетом Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока совместно с Международным институтом государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации мониторинг инвестиционной привлекательности российских регионов, практики работы органов государственной власти субъектов Российской Федерации по улучшению регионального инвестиционного климата, привлечению инвесторов и сопровождению реализации приоритетных инвестиционных проектов, а также ситуации с нормативным и правовым обеспечением соответствующей сферы показал, что к настоящему времени на региональном уровне сформирован и действует широкий перечень механизмов и инструментов повышения инвестиционной привлекательности субъектов Российской Федерации.

Их результативность во многом стала зависеть не только от объективных факторов (природно-ресурсного потенциала, объема потребительского рынка и т.д.), но и от создаваемых региональными органами власти условий для ведения бизнеса. Характерным для российского экономического пространства является то обстоятельство, что в принципе сопоставимые по условиям регионы демонстрируют разную динамику своего развития.

В таких условиях опыт субъектов Российской Федерации приобретает особую значимость. Анализ наилучших региональных практик позволил выделить ключевые и наиболее успешные меры улучшения инвестиционного климата. В их числе: создание готовых промышленных площадок, индустриальных парков и технопарков; обеспечение комфортной административной среды и благоприятного налогового режима; сокращение сроков начала бизнеса; содействие в финансировании инвестиционных проектов и т.д.

Эффективность подобных инструментов подтверждается положительным опытом ряда российских регионов – гг. Москвы, Санкт-Петербурга, Калужской, Ленинградской, Липецкой, Московской, Новгородской областей, Республики Татарстан и др.

В числе перспективных направлений повышения эффективности деятельности органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по вопросу развития

и улучшения регионального инвестиционного климата в настоящее время можно также выделить: совершенствование нормативной правовой базы, в том числе законодательного обеспечения развития институтов государственно-частного партнерства в субъектах Российской Федерации, расширение полномочий субъектов Российской Федерации в части законотворчества в сфере инвестиционной деятельности; инфраструктурное обеспечение объектов, в том числе путем использования средств бюджетов субъектов Российской Федерации; организацию эффективного информационного продвижения в указанной сфере.

По результатам проведенного мониторинга можно отметить, что более половины субъектов Российской Федерации обращают внимание на отсутствие комплексного законодательного регулирования основ и общих принципов организации отношений в рамках государственно-частного партнерства в Российской Федерации. Принятие соответствующего федерального закона позволит определить основные понятия, цели, принципы и задачи, а также решить вопросы разграничения полномочий между различными уровнями публичной власти. При этом необходимо иметь в виду, что законодательная база, сформированная на региональном уровне, характеризуется значительным разнообразием подходов в данной сфере, которые требуют анализа и учета при совершенствовании федерального законодательства.

Рост инвестиционной привлекательности связан с ростом определенностей и перспектив социально-экономического развития конкретных территорий. В таких условиях необходимость принятия долгосрочных и согласованных решений в экономической, социальной, технологической и других сферах резко возрастает. Регионы и бизнес должны четко видеть национальные стратегические приоритеты. Однако в настоящее время фактически отсутствует законодательное регулирование единой системы стратегического планирования.

Отсутствие соответствующих ориентиров со стороны федеральных органов власти ведет к замедлению работы по подготовке и утверждению стратегических документов, документов территориального планирования на региональном и местном уровнях. Это обстоятельство существенно сдерживает планирование и реализацию частных инвестиционных проектов, деловую активность в регионах.

В этой связи необходимо активизировать деятельность органов государственной власти по разработке и принятию федерального закона, регламентирующего вопросы стратегического планирования в Российской Федерации. Необходимо создать правовую основу для единой системы стратегического планирования, а именно на законодательном уровне закрепить систему и участников правоотношений стратегического планирования, порядок разработки и прохождения необходимых документов, их взаимоувязку, а также распределение полномочий между органами государственной власти и органами местного самоуправления в рамках работы над разными типами документов стратегического и территориального планирования.

При стратегическом планировании следует также проводить тщательный анализ последствий присоединения России к ВТО для экономически развитых регионов, а также высокودотационных субъектов Федерации в соответствии с уровнем социально-экономического развития и экономическим потенциалом соответствующей территории. Участники круглого стола отметили, что увеличение импорта и изменение торгового режима могут привести к росту предпринимательских рисков в ряде российских регионов.

Возросшие предпринимательские риски могут в различной степени отражаться как на региональной бюджетной политике, так и на промышленности, сельском хозяйстве, занятости, сфере услуг, малом и среднем предпринимательстве соответствующей территории. В таких условиях, возможно, потребуются дополнительные меры в части снижения административных барьеров, таможенных пошлин, а также государственной поддержки экспортных программ.

Следует также обратить внимание на вопрос достаточности финансового обеспечения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в целях реализации ими своих полномочий, а также региональных инвестиционных проектов. Для этого необходима комплексная оценка их расходных обязательств по осуществлению собственных полномочий в соответствии с реальными финансовыми потребностями региональных и местных бюджетов на их реализацию. Достижение соответствия расходных обязательств субъектов Российской Федерации и муниципальных образований по решению собственных государственных полномочий и вопросов местного значения объемам доходных поступлений в соответствующие бюджеты в настоящее время яв-

ляется одной из ключевых задач. При этом субъекты Российской Федерации и муниципальные образования должны иметь возможность не только полноценно осуществлять возложенные на них полномочия, но и формировать бюджеты развития в структуре соответствующих бюджетов бюджетной системы Российской Федерации.

Учитывая вышеизложенное, участники круглого стола рекомендуют:

Федеральным органам государственной власти Российской Федерации:

1. Ускорить разработку и внесение в Государственную Думу проекта федерального закона, регламентирующего вопросы государственного стратегического планирования в Российской Федерации.
2. Рассмотреть вопрос о разработке федерального закона о государственной региональной политике в части законодательного закрепления основных понятий, целей, задач, принципов, механизмов и направлений государственной региональной политики.
3. Рассмотреть вопрос установления на федеральном уровне законодательных основ правового регулирования и общих принципов организации отношений в рамках государственно-частного партнерства в Российской Федерации, в том числе закрепления основных понятий, целей, принципов и задач, а также решения вопросов разграничения полномочий в соответствующей сфере между различными уровнями публичной власти.
4. Рассмотреть вопрос законодательного установления принципов создания и основ функционирования технопарков, в том числе определения механизмов и условий их государственной поддержки.
5. Рассмотреть вопрос внесения изменений в бюджетное законодательство Российской Федерации в части закрепления возможности создания субъектами Российской Федерации региональных инвестиционных фондов.
6. Разработать комплекс законодательных мер по совершенствованию бюджетного и налогового законодательства Российской Федерации в целях стимулирования субъектов Российской Федерации и муниципальных образований к наращиванию собственного экономического потенциала.
7. Ускорить разработку и внесение в Государственную Думу проекта феде-

рального закона, предусматривающего внесение изменений в бюджетное и налоговое законодательство в части введения механизма компенсации бюджетам субъектов Российской Федерации и местным бюджетам недополучения доходов в связи со льготами и изъятиями из объекта налогообложения по региональным и местным налогам, установленными федеральным законодательством, либо их отмены.

8. Ускорить разработку нормативных правовых актов в развитие Федерального закона от 03.12.2011 №392-ФЗ "О зонах территориального развития в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".
9. Активизировать разработку государственной программы "Региональная политика и федеративные отношения" как важнейшего документа, определяющего основные направления и инструменты реализации государственной региональной политики, создания условий для эффективного выполнения органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления своих полномочий.
10. Принять комплекс нормативных правовых документов в инвестиционной сфере, направленных на адаптацию субъектов Российской Федерации к стандартам ВТО при вступлении России в ВТО.
11. Продолжить координацию деятельности по разработке стратегических направлений, комплексных планов и программ по социально-экономическому развитию федеральных округов.
12. Продолжить принятие необходимых мер по развитию финансовой инфраструктуры, совершенствованию институтов развития, механизмов поддержки инвестиционных процессов в российских регионах, а также рассмотреть вопрос о создании совместных финансовых институтов со странами АТР для обеспечения инновационного развития Дальнего Востока и Сибири.
13. Продолжить работу по контролю за деятельностью органов государственной власти субъектов Российской Федерации, которая связана с формированием условий для снижения административных барьеров.
14. Продолжить работу по разработке комплексных мер, связанных с координацией деятельности по развитию единого

- информационного пространства, способствующего повышению инвестиционной привлекательности российской экономики и экономики регионов.
15. Предпринять меры по совершенствованию нормативного правового обеспечения экономического взаимодействия, закрепления отношений субъектов Российской Федерации, объединяющих усилия для эффективной реализации стратегических социально-экономических задач.
 16. Продолжить практику формирования институтов финансовой поддержки по подготовке органами государственной власти субъектов Российской Федерации документов, необходимых для реализации инвестиционных проектов.
 17. Подготовить методические рекомендации по разработке инвестиционных деклараций социально-экономического развития субъектов Российской Федерации. Разработать направления и методику оценки эффективности использования инвестиций в территориальное развитие субъектов Российской Федерации. Необходима также разработка критериев, которые позволят оценить эффективность и результат реализации федеральных и ведомственных целевых программ в части, касающейся комплексного территориального развития регионов и субъектов Российской Федерации на каждом этапе их развития.
 18. Подготовить методические рекомендации по разработке стратегий социально-экономического развития субъектов Российской Федерации и среднесрочных программ экономического и социального развития субъектов Российской Федерации, а также схем территориального планирования субъектов Российской Федерации, схем территориального планирования муниципальных районов, городских округов, сельских и городских поселений.
 19. Ускорить разработку методических рекомендаций по оценке эффективности использования инвестиций в территориальное развитие субъектов Российской Федерации, а также критериев оценки эффективности реализации федеральных целевых программ и ведомственных целевых программ в части, касающейся комплексного территориального развития.
 20. Принять необходимые меры по максимальному внедрению в инвестиционный процесс упрощенных процедур, например использования уведомительного метода и широкого применения интернет-коммуникаций для разработки и реализации программ комплексного социально-экономического развития субъектов Российской Федерации, муниципальных образований и долгосрочных целевых программ.
- Органам государственной власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления:*
21. Разработать и реализовать перспективные региональные программы и инвестиционные проекты.
 22. Для расширения практики межрегионального и межмуниципального сотрудничества подготовить общий перечень перспективных инвестиционных проектов в субъектах Российской Федерации с проработкой параметров их реализации (в рамках реализации своих полномочий).
 23. Оказывать органам местного самоуправления методическую и организационную помощь в организации комплекса мер по обеспечению повышения инвестиционной привлекательности субъекта Российской Федерации, посредством привлечения инвесторов для формирования кластеров, регистрации юридических лиц, оформления разрешительной документации.
 24. Обеспечить участие ассоциаций экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации в координации действий органов государственной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, системообразующих предприятий различных секторов экономики, институтов бизнеса и общественных организаций по реализации стратегических документов межрегионального характера.
 25. Продолжить работу по созданию региональных инвестиционных институтов: фондов, региональных венчурных фондов и др.
 26. Активизировать работу по разработке региональной программы повышения эффективности бюджетных расходов. Обеспечить условия для развития доходной базы региональных и местных бюджетов путем повышения эффективности использования государственной и муниципальной собственности, в том числе приватизации собственности, не связанной с обеспечением исполнения полномочий органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.
 27. Создавать в регионах инфраструктуру профессиональных услуг по привлечению инвестиционных услуг для малого и среднего бизнеса, способных обеспечивать планомерное и целенаправленное развитие приоритетных секторов экономики.
 28. Активизировать работу по развитию инновационной инфраструктуры (технопарки, бизнес-инкубаторы, центры трансфера технологий). С этой целью проанализировать опыт российских регионов, зарубежный опыт и подготовить рекомендации по его внедрению в регионах.
 29. Принять меры по повышению доходной базы местных бюджетов путем отмены неэффективных льгот и изъятий из объекта налогообложения земельного налога, предоставляемых юридическим лицам. Принять меры по обеспечению эффективного взаимодействия органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления при администрировании налогов и других платежей.
 30. Рассмотреть возможность введения механизма стимулирования органов местного самоуправления к повышению собираемости местных налогов.
 31. Принимать меры по повышению качества подготовки документов, необходимых для реализации инвестиционных проектов.
 32. Использовать механизмы государственно-частного партнерства при реализации региональных и муниципальных проектов в субъектах Российской Федерации. Активизировать работу по использованию механизмов государственно-частного партнерства в модернизации сооружений инфраструктуры (автомагистрали, сети электроснабжения).
 33. Рассмотреть вопрос расширения механизмов поощрения муниципальных образований, обеспечивающих эффективную реализацию программ и приоритетных национальных проектов.
 34. Разработать предложения по созданию механизма обсуждения требований крупных инвесторов к региональной инфраструктуре для обеспечения деятельности инвесторов в субъектах Российской Федерации.
 35. Разработать рекомендации для инвесторов по формированию единого стан-

дарты информационных материалов об инвестиционных проектах (общего и отраслевого инвестиционного продвижения). Создать условия в регионах для размещения информации инвесторов об инвестиционных проектах на интернет-сайтах (возможно, на сайтах региональных администраций и муниципальных образований).

36. В целях привлечения в регионы дополнительных инвестиций предусмотреть "повторные" инвестиции (реинвестиции, использование прибыли, полученной от первичного вложения капитала), а также изыскать возможность предоставления государственных гарантий, в том числе создания региональных фондов поручительств или региональных гарантийных фондов.

37. Проработать мероприятия по эффективной защите прав инвесторов и минимизации их рисков при вхождении в инвестиционные программы на уровне субъектов Российской Федерации, в том числе путем формирования стабильной и эффективной нормативной правовой базы субъектов Российской Федерации.

38. Принять меры по разработке и реализации совместно с инвесторами программ подготовки и повышения квалификации специалистов и рабочих кадров, в том числе программ развития системы профессионального образования.

39. На основе анализа экономических, социокультурных, географических особенностей региона, его ресурсов и конкурентных преимуществ разработать концепции

позиционирования региона в среде потенциальных инвесторов на российском и международном уровнях.

Участники круглого стола предлагают также:

Опубликовать материалы, стенограмму круглого стола, тезисы произнесенных выступлений участников и разослать их депутатам Государственной Думы, членам Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, в Правительство Российской Федерации, законодательные (представительные) и исполнительные органы государственной власти субъектов Российской Федерации, межрегиональные ассоциации экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации, представителям экспертного сообщества.



IV раздел

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА: КРУПНЫЙ ПЛАН



IV раздел

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА:
КРУПНЫЙ ПЛАН

МУРМАНСКАЯ
ОБЛАСТЬ

О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ АКВАКУЛЬТУРЫ В ВОДАХ КОЛЬСКОГО ПОЛУОСТРОВА

Марина Васильевна Ковтун
ГУБЕРНАТОР МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ



ЭКОСИСТЕМЫ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ ОБЛАДАЮТ ПОВЫШЕННОЙ УЯЗВИМОСТЬЮ К АНТРОПОГЕННЫМ ВОЗДЕЙСТВИЯМ И БЫСТРО ДЕГРАДИРУЮТ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОМЫШЛЕННОГО И ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ, ЧТО УСУГУБЛЯЕТСЯ БРАКОНЬЕРСКИМ ВЫЛОВОМ. В ТАКИХ УСЛОВИЯХ ЕДИНСТВЕННЫМ НАДЕЖНЫМ ИСТОЧНИКОМ УВЕЛИЧЕНИЯ ОБЪЕМОВ РЫБНОЙ ПРОДУКЦИИ ЯВЛЯЕТСЯ РЫБОВОДСТВО (АКВАКУЛЬТУРА).

МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ РАСПОЛАГАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ ПРИРОДНО-РЕСУРСНЫМ ПОТЕНЦИАЛОМ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АКВАКУЛЬТУРЫ. СЕГОДНЯ АКВАКУЛЬТУРА – ЭТО НАИБОЛЕЕ ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЮЩИЙСЯ ВИД РЫБОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ.

ОБЪЕДИНЕННЫЕ УСИЛИЯ И РЕГИОНА И ФЕДЕРАЛЬНОГО ЦЕНТРА ПРИ ШИРОКОМ УЧАСТИИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ ПОЗВОЛЯТ ДОБИТЬСЯ РЕШЕНИЯ ОСНОВНЫХ ЗАДАЧ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛИ – ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ ТОВАРНОГО РЫБОВОДСТВА В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ.



ля Мурманской области рыбохозяйственный комплекс – это не просто знаковая вещь, наш регион всегда был рыбацкой столицей и хотел бы за собой это звание сохранить. И для этого у нас есть хорошие перспективы, связанные во многом с увеличением товарного выращивания рыбы в водах Кольского п-ова и прилегающих к нему морских акваториях.

С биолого-хозяйственной точки зрения интенсификация работ по аквакультуре в нашей области вытекает из значительных ежегодных колебаний вылова диких объектов промысла, значительно затрудняющих планирование деятельности предприятий и обеспечение спроса населения. Другим важным аспектом в развитии товарного рыбоводства является необходимость снижения промысловой нагрузки с особо ценного вида рыб – атлантического лосося, являющегося жемчужиной рек Кольского п-ова.

Морские и пресноводные водоемы Мурманской области населяют множество ценных видов промысловых водных биологических ресурсов, как уже вовлеченных в сферу аквакультуры, так и предполагаемых к такому вовлечению. Среди видов, по которым накоплен значительный практический опыт, можно выделить атлантического лосося, радужную форель, мидию. В настоящее время ведутся работы по выращиванию трески и искусственно вселенного в Баренцево море камчатского краба. Потенциально в аквакультуру могут быть вовлечены еще множество ценных рыб и гидробионтов – арктический голец, сиг, зубатки, камбаловые, морские гребешки, морские ежи, кукумария и многие другие.

В настоящее время увеличивается объем геолого-разведочных работ, закладываются новые проекты освоения недр Арктического шельфа. Экосистемы природно-климатических комплексов северных регионов России обладают повышенной уязвимостью к антропогенным воздействиям и быстро деградируют в результате промышленного и хозяйственного освоения, что усугубляется браконьерским выловом. В таких условиях единственным надежным источником увеличения объемов рыбной продукции является рыбоводство (аквакультура).

Развитие аквакультуры Севера также диктуется необходимостью восстановления популяций, частично или полностью разрушенных в результате многолетней предыдущей военной и гражданской промышленной деятельности в Российской Арктике. Планируемое на ближайшее время освоение месторождений углеводородов на континентальном шельфе требует неукоснительного исполнения компенсационных мероприятий, практическая реализация которых невозможна без деятельности в области аквакультуры.

Еще одной особенностью нашей территории является высокая значимость рыболовства и рыбоводства для населения, так как для многих в регионе эта деятельность традиционна и жизненно важна. Увеличение объемов продукции аквакультуры будет способствовать снижению уровня социальной напряженности.

Мурманская область располагает значительным природно-ресурсным потенциалом для развития аквакультуры. По обеспеченности водными ресурсами область занимает одно из первых мест в Российской Федерации. Кольский п-ов омывается двумя морями и имеет протяженную береговую линию, превышающую 2 тыс. км, что обеспечивает большие возможности для организации рентабельных хозяйств, совмещающих рыбоводство с прибрежным ловом. Изрезанность береговой линии Кольского п-ова не столь велика, как в Норвегии, но все же позволяет выбрать достаточное число хорошо защищенных от ветрового воздействия губ и заливов. Общая площадь акватории, пригодной под марихозяйства на Баренцевом море, составляет 5940 га, на Белом море – 1275 га. Рыбохозяйственный фонд включает более 900 тыс. га пресноводных озер, 180 тыс. га составляет зеркало водохранилища.

По экспертным оценкам специалистов ФГУП “ПИНРО”, при рациональном ведении рыбного хозяйства в водоемах северных регионов потенциальный объем продукции аквакультуры может составлять до 50 тыс. т.

Для сравнения приведу несколько цифр:

- годовой фонд потребления рыбы населением Мурманской области составляет чуть более 20 тыс. т;
- ежегодно предприятиями прибрежного рыболовства вылавливается свыше 22 тыс. т водных биоресурсов.

В условиях ограниченности ресурсной базы рыболовства (так как практически все основные объекты промысла в настоящее время котируются) развитие аквакультуры становится наиболее перспективным и быстрорастущим источником рыбной продукции. Это общемировая тенденция. Однако Россия, обладая хорошими возможностями по выращиванию собственной рыбы, тем не менее ежегодно импортирует значительные объемы продукции зарубежных аквахозяйств, в том

158

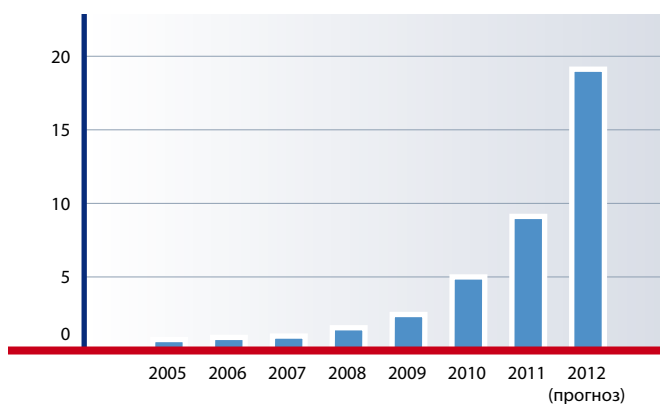


РИС. 1. ДИНАМИКА ТОВАРНОГО ВЫРАЩИВАНИЯ РЫБЫ ПРЕДПРИЯТИЯМИ АКВАКУЛЬТУРЫ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ, ТЫС. Т



САДКИ ДЛЯ РАЗВЕДЕНИЯ РЫБЫ НА ПОБЕРЕЖЬЕ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

числе и для последующей переработки. В этой связи расширение производства отечественной красной рыбы (атлантический лосось, форель) позволит не только получить экономический эффект, но и решает задачу по снижению зависимости от поставок импортной рыбы (к качеству которой зачастую имеются претензии российских контролирующих органов), обеспечивая тем самым продовольственную безопасность России. И в нашем регионе эта задача решается.

Исторически рыбководство в регионе развивалось в виде государственных рыбководных заводов, деятельность которых направлена на поддержание и восстановление запасов лососевых рыб в реках Кольского п-ова. Сегодня в области работают три таких рыбководных завода, ежегодно выпускающих молодь атлантического лосося в водоемы нашего региона. В прошедшем, 2011 году заводами выпущено в реки области свыше 1,4 млн мальков этого ценного вида водных биоресурсов.

Товарное рыбководство начало развиваться в регионе относительно недавно, в начале 1990-х годов.

Сегодня аквакультура – это наиболее динамично развивающийся вид рыбохозяйственной деятельности в Мурманской области.



ПОБЕРЕЖЬЕ БАРЕНЦЕВА МОРЯ – ИДЕАЛЬНОЕ МЕСТО ДЛЯ РАЗВИТИЯ АКВАКУЛЬТУРЫ

Приведу несколько общих цифр, характеризующих это:

- в 2007 году в области было выращено 440 т;
- в 2008 году – 595 т, рост на 35%;
- в 2009 году объем вырос уже более чем в 3,5 раза и составил 2,2 тыс. т;
- в 2010 году выращено в 2,3 раза больше рыбы, чем в 2009 году;
- за 2011 год общий объем выращенной рыбы в садках предприятий Мурманской области вырос на 72% и составил 8,9 тыс. т;
- по предварительной оценке, в 2012 году нашим предприятиям удастся преодолеть планку в 18 тыс. т.

Рост в 40 раз за 5 лет – очень хороший результат.

Прирост объемов выращивания обеспечен в основном за счет реализации проектов по созданию аквахозяйств в губах Баренцева моря – Печенга и Амбарная (ЗАО “Русский лосось”). Ежегодно развитие этого предприятия набирает обороты. В последние годы в рамках проекта приобретено

живорыбное судно, осуществлен монтаж дополнительных садковых ферм и кормораздатчиков, завозится дополнительный объем посадочного материала.

Не менее перспективным направлением аквакультуры в регионе является форелеводство. В настоящее время выращиванием форели заняты четыре компании, одно предприятие осуществляет выведение посадочного материала – мальков форели.

Одним из знаковых событий 2012 года в товарном рыбоводстве Мурманской области стало получение от осетров, выращенных за полярным кругом – на акваферме ООО “БЛК – Фиш”, – первой черной икры.

Бурное развитие аквахозяйств в Мурманской области стало во многом возможным благодаря привлечению для реализации проектов значительных финансовых ресурсов. Для этого прави-

160



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ЗАО “РУССКИЙ ЛОСОСЬ” АНДРЕЙ ЛАШКОВ – ГУБЕРНАТОРУ МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ МАРИНЕ КОВТУН: “МЫ ЗНАЕМ, КАК РАЗВИВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО!”



ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА РЫБЫ ПОСТОЯННО РАСТУТ



ПРОИЗВОДСТВО РЫБЫ ОТВЕЧАЕТ САМЫМ СОВРЕМЕННЫМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ

тельством региона были заключены соглашения о сотрудничестве с крупными отечественными компаниями (группа компаний “Русское море” и ЗАО “Балтийский берег”), намеренными направить значительные инвестиции в развитие товарного выращивания рыб в Мурманской области. Общая стоимость проектов оценивается в 5 млрд рублей.

В текущем году в губе Ура начало работать созданное в рамках реализации инвестиционного проекта аквахозяйство ООО “Русское море – Аквакультура”. Предприятием создан садковый комплекс по выращиванию атлантического лосося (12 садков и кормораздатчик), а по окончании монтажа проведен завоз посадочного материала (смолта). В садках аквахозяйства размеще-

но около 1 млн мальков атлантического лосося. В ближайших планах – создание аналогичного садкового комплекса в губе Вичаны.

Для создания благоприятного инвестиционного климата и привлечения кредитных ресурсов, необходимых предприятиям аквакультуры, в нашем регионе осуществляется государственная поддержка в виде субсидирования части расходов на уплату процентов по кредитам, направленным на приобретение рыбных кормов и племенного материала рыб. За 2009–2011 годы региональным комитетом рыбохозяйственного комплекса предприятиям аквакультуры выплачено 19,5 млн рублей. В текущем году объем господдержки аквакультуры составит около 4 млн рублей.

Кроме того, для развития товарного рыбоводства в Мурманской области предприятиям на конкурсной основе предоставлено 50 рыбопромысловых участков, на 12 из которых уже осуществляется производственная деятельность.

Мы как региональная власть создаем условия для реализации имеющихся возможностей, а дело бизнеса – развивать эффективное производство.

Не обходится, конечно, и без проблем. Вот уже семь лет обсуждается проект закона об аквакультуре, исключительно из-за рубежа завозят малька лосося и корма для выращивания рыб. Но в перспективе, уже в рамках реализуемых проектов, есть и строительство собственных фабрики по производству корма и завода по производству малька, а на последнем совещании у Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева были даны поручения в сжатые сроки представить необходимые поправки к упомянутому законопроекту. Поэтому есть уверенность, что с проблемами мы справимся, если будем выполнять то, что запланировано.

Объединенные усилия и региона и федерального центра при широком участии хозяйствующих субъектов позволят добиться решения основных задач для достижения цели – эффективного развития товарного рыбоводства в Мурманской области.

СЕВЕР НЕ ДОЛЖЕН БЫТЬ “КРАЙНИМ”

Елена Михайловна Тихонова

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ



СЕВЕР НЕВОЗМОЖНО ОСВОИТЬ В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ. ДЛЯ ЭТОГО НЕОБХОДИМЫ ПРОДУМАННЫЕ РЕШЕНИЯ, ВЗВЕШЕННЫЕ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЛАНЫ, ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ В ИХ РЕАЛИЗАЦИИ. ВСЕ УСПЕХИ В ОСВОЕНИИ АРКТИКИ, СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ – ЭТО РЕЗУЛЬТАТ СЕРЬЕЗНОЙ СИСТЕМНОЙ РАБОТЫ, КОТОРАЯ НЕВОЗМОЖНА БЕЗ УЧАСТИЯ ГОСУДАРСТВА.

МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ – ОСОБЫЙ РЕГИОН РОССИИ, КОТОРЫЙ ВСЕГДА ИМЕЛ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ СТАТУС. ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ИЗНАЧАЛЬНО ОПРЕДЕЛИЛО КОЛЬСКИЙ П-ОВ КАК КЛЮЧЕВОЕ ЗВЕНО В ОБЕСПЕЧЕНИИ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ НА СЕВЕРЕ ЕВРОПЫ И В АРКТИКЕ. НЕЗАМЕРЗАЮЩИЙ ГЛУБОКОВОДНЫЙ ПОРТ СТАЛ ГЛАВНОЙ БАЗОЙ СЕВЕРНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА, ЦЕНТРОМ ПРОМЫШЛЕННОГО РЫБОЛОВСТВА В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ И СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ И ОТПРАВНОЙ ТОЧКОЙ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ.

Мурманск – это единственный порт в европейской части России с коротким и удобным доступом к океанским магистралям. Здесь начинается Северный морской путь, который связывает Атлантику и Тихий океан через арктические воды и обеспечивает доступ к природным ресурсам Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

В недрах Кольского п-ова открыто более 60 крупных месторождений различных видов минерального сырья. На Кольской земле вырабатывается 45% никеля, 11% железорудного концентрата, 7% рафинированной меди. Мы являемся единственным российским производителем апатитового, нефелинового и бадделейтового концентратов.

Все это прекрасно понимали наши предшественники, когда в XX веке направляли огромные ресурсы в освоение Кольского п-ова – ресурсы финансовые, промышленные, интеллектуальные. Это был их вклад в развитие огромных северных территорий России, который до сих пор приносит свои плоды.

После распада Советского Союза нам, что называется, было не до Севера. Стратегические долгосрочные планы уступали место решению самых острых проблем. В ряду приоритетов Север не был первоочередным.

Но сейчас ситуация изменилась. Государству удалось снять самые неотложные вопросы, и теперь есть возможность заглянуть за горизонт сегодняшнего дня. Мы исходим из того, что ни при каких условиях Север не должен быть “крайним”, отстающим среди других территорий нашей страны.

Основу экономики Мурманской области составляют предприятия горнометаллургического комплекса. ОАО “Кольская ГМК” представляет собой единый комплекс по добыче сульфидных медно-никелевых руд и производству цветных металлов. ОАО “Апатит” осуществляет добычу и переработку апатит-нефелиновых руд хибинских месторождений, которые входят в состав самых крупных и богатых месторождений мира и являются базой фосфорсодержащего сырья в России. ОАО “Ковдорский ГОК” разрабатывает Ковдорское месторождение и выпускает железорудный, апатитовый и бадделейтовый концентраты. ОАО “Олкон” добывает железистые кварциты, производит и реализует высококачественный железорудный концентрат. Филиал ОАО “СУАЛ” – “КАЗ-СУАЛ” осуществляет выплавку алюминия из привозного глинозема.

Но все эти производства были созданы десятилетия назад. Основные проблемы, которые приходится решать действующим предприятиям горнометаллургического комплекса, связаны с переходом к отработке глубоких горизонтов и подземной добыче полезных ископаемых, что значительно увеличивает затраты и капитальные вложения, осложняет условия их разработки.

Поэтому важнейшее значение для экономики региона будут иметь инвестиционные проекты по замещению убывающей добычи природных ресурсов выпуском новой для региона продукции. Это проекты строительства горнообогатительных комбинатов на базе Сопчеозерского месторождения хромитов, строительства и модернизации горнодобывающего и обогатительного производств вермикулита, флогопита и пегматита в г. Ковдор.

Особо стоит сказать про строительство нового горнообогатительного комбината “Олений ручей”, поскольку это самый крупный и успешно реализующийся проект в Мурманской области, которому по праву присвоен статус приоритетного в Северо-Западном федеральном округе. Общие инвестиции – около 30 млрд рублей, 4 тыс. рабочих мест. Мощность объекта – 1 млн т апатитового концентрата в год после запуска первой очереди комбината, которая произошла в июле текущего года. После ввода в строй второй очереди ГОКа мощность обогатительной фабрики увеличится до 2 млн т.

Серьезные усилия регионального правительства направлены на поддержку субъектов малого и среднего бизнеса. Именно с этой целью было инициировано создание в г. Мончегорске индустриального парка, который вошел в качестве якорного проекта в комплексный инвестиционный план развития города. По программе поддержки предпринимательства предполагается привлечь на реализацию данного проекта из федерального бюджета более 390 млн рублей на условиях софинансирования из регионального бюджета.

Другой важнейший для нашего региона инвестиционный проект связан с развитием Мурманского транспортно-перевалочного узла. Проект реализуется в регионе в рамках подпрограммы “Развитие экспорта транспортных услуг” Федеральной целевой программы “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)” и направлен на повышение конкурентоспособности и дальнейшее развитие портовой инфраструктуры области.

В результате реализации данного проекта в регионе будет создан действующий круглогодичный глубоководный морской хаб-центр по перевалке навалочных и сыпучих грузов, грузов в контейнерах, а также нефти и нефтепродуктов. Он будет интегрирован в международный транспортный коридор “Север – Юг”.

Приоритетным направлением в реализации проекта “Комплексное развитие Мурманского транспортно-перевалочного узла” выбрано развитие западного берега Кольского залива. Там предполагается проектирование и строительство угольного и нефтяного терминалов.

Для обеспечения работы терминалов в настоящее время ведется проектирование объектов федеральной собственности, прежде всего нового электрифицированного железнодорожного пути общего пользования станция Выходной – станция Лавна и обустройство акватории Кольского залива. В текущем году в федеральном бюджете на эти цели предусмотрено 374,4 млн рублей. Непосредственно на строительные работы в 2013 году – 1 млрд рублей. Плановый срок ввода объектов – 2015 год.

Мурманск – это крупнейший центр рыбопромышленной индустрии в России, и рыбохозяйственный комплекс действительно является для нас стратегическим. Это богатейший ресурс, который мы просто обязаны использовать. Сейчас эта отрасль переживает второе рождение, ведь Кольский п-ов является одним из самых перспективных на северо-западе мест для успешного функционирования отрасли рыбоводства.

Со стороны рыбопромышленников часто высказываются небезосновательные опасения, что после выполнения Россией ряда взятых на себя обязательств иностранные поставщики рыбопродукции будут иметь преимущества

по сравнению с нашими рыбаками. Речь идет, в том числе, и о сложных бюрократических процедурах, с которыми приходится сталкиваться российскому производителю. Мы принимаем меры как по совершенствованию норм отечественного законодательства, так и по созданию условий для устранения административных барьеров.

Мурманская область является одной из наиболее энерговооруженных территорий России. У нас расположены 17 гидроэлектростанций, Кольская атомная станция. С одной стороны, энергоизбыточность региона должна была стать одним из наших конкурентных преимуществ. Но замкнутость Кольской энергосистемы, нехватка линий электропередачи и подстанций существенно ограничивает наши возможности в эффективном перераспределении электроэнергии по территории области, а также ее передаче в другие регионы России.

В области нет трубопроводного газа, и большие надежды были связаны с разработкой Штокмановского месторождения. Но изменившаяся конъюнктура мирового рынка сдвигает сроки осуществления этого масштабного проекта. Поэтому значительное влияние на экономику Мурманской области все также будет оказывать теплоэнергетический комплекс, построенный на генерации тепловой энергии с использованием привозного топочного мазута.

Понимая, что подобная ситуация с теплоснабжением региона держит регион в постоянном напряжении, правительство области работает над этим вопросом и ищет различные варианты решения этой серьезной проблемы. Губернатор Мурманской области Марина Васильевна Ковтун обратилась к Председателю Правительства Российской Федерации Д.А. Медведеву с письмом, в котором просит рассмотреть возможность ускорения принятия решения о газификации Мурманской области и дать поручение ОАО «Газпром» разработать варианты технических решений данного вопроса.

Также рассматриваются различные инвестиционные предложения по переводу котельных региона на альтернативные источники топлива, например на СПГ, который предполагается транспортировать из Карелии в криоцистернах, также есть примеры строительства котельных, работающих на угле, древесных отходах.

При этом нашей задачей является совершенствование энергосистемы до уровня, соответствующего потребностям региона и создающего условия для долгосрочного экономического роста. Для этого необходимо развитие электросетевого хозяйства, позволяющее обеспечить надежное энергоснабжение существующих и присоединение новых потребителей.

Природа Кольского края подарила нам прекрасные возможности для развития туризма и спорта. Интерес к Мурманской области со стороны туристов растет: в 2011 году в регионе было отмечено 278 тыс. посещений – это почти на 10% больше, чем годом ранее. По нашим прогнозам, в 2012 году область оценочно посетят 300 тыс. туристов, из них свыше 40 тыс. – иностранные граждане.

Эта привлекательность понятна, ведь туристские ресурсы региона имеют высокий природно-географический и культурно-исторический потенциал. В регионе расположено более 111 тыс. озер и 20 тыс. рек, общая протяженность которых – свыше 60 тыс. км, то есть в 1,5 раза превышает длину экватора. У нас представлены различные типы ландшафтов – от тайги до тундры, есть масса необычных и загадочных мест. Притягивают туристов великолепная рыбалка и охота, возможность увидеть знаменитое северное сияние и такую экзотику, как полярные день и ночь. Мурманская область имеет все возможности для развития самых различных видов туризма: этнографического, спортивного, сельского, приключенческого, патриотического, ностальгического. Для поддержки предпринимателей, работающих в этой сфере, в области действует ведомственная целевая программа «Развитие туризма в Мурманской области» на 2012–2014 годы.

Ландшафтные и климатические особенности региона позволяют обеспечивать подготовку спортсменов национальных команд почти по всем зимним видам спорта и наши внутренние потребности в занятиях физической культурой и спортом. Недавно в регионе стартовал проект «Мурманская область – территория спорта» с общим объемом инвестиций 3,3 млрд рублей. Благодаря ему в регионе должны появиться 10 физкультурно-оздоровительных комплексов, 3 крытых катка с искусственным льдом, 3 плавательных бассейна, лыжный стадион для соревнований по биатлону, лыжным классическим гонкам и эстафетным гонкам спорткомплекса «Долина уюта» международного класса, спорткомплекс на 7 тыс. мест, в том числе для проведения игр Континентальной хоккейной лиги.

Знаменитому на весь мир биатлонному комплексу в «Долине уюта», которому в следующем году исполнится 40 лет, предстоит серьезная реконструкция, благодаря которой мы сможем на достойном уровне принимать всероссийские и международные спортивные мероприятия по биатлону и другим видам спорта.

Одна из важных особенностей нашего региона – это близость к Европе, что создает дополнительные возможности для развития. Совместные проекты разработки месторождений нефти и газа на Арктическом шельфе, упрощенный визовый режим в Норвегии для жителей приграничных районов Мурманской области, культурное сотрудничество – это конкретные проявления добрососедских отношений.

Совсем недавно, в сентябре 2012 года, губернатор Мурманской области Марина Ковтун и председатель совета губернии Финнмарк (Норвегия) Рунар Шостад подписали Декларацию о приоритетах сотрудничества между правительством Мурманской области и советом губернии Финнмарк на 2013–2015 годы. Ее основой стали Декларация об основах отношений между Российской Федерацией и Королевством Норвегия от 26 марта 1996 года и Договор об установлении дружественных связей между Мурманской областью и областью Финнмарк от 16 сентября 1988 года.

В подписанном документе отмечено поступательное и успешное развитие отношений между Россией и Норвегией, а также стремление «внести вклад в позитивное развитие сотрудничества на региональном уровне».

В качестве приоритетов сотрудничества определено содействие развитию малого и среднего бизнеса в приграничных районах, особенно в сфере туризма, инвестиционных и инновационных проектов. В числе конкретных планов – реализация совместного проекта «Социально-экономическое развитие Териберки» и поддержка разработки совместных трансграничных туристических маршрутов

и продуктов. Стороны продолжают обмен опытом в создании нефтегазовых кластеров, развитии аквакультуры и прибрежного рыболовства.

Партнеры подчеркивают заинтересованность в развитии инфраструктуры между Финнмарком и Мурманской областью, включая создание новых морских и воздушных линий, улучшение качества автодорог, организацию волоконно-оптической связи и развитие существующего автобусного сообщения.

В сфере образования и науки стороны будут содействовать развитию связей между министерством образования и науки Мурманской области и управлением образования губернского правления Финнмарка. При этом акцент будет сделан на развитие прямых связей между учебными заведениями, учителями и учащимися.

Особое внимание планируется уделить сфере культуры. Продолжится сотрудничество между службой “Сцена Финнмарка” и Мурманской областной филармонией, а также другими участниками и музыкальными исполнителями, между библиотекой Финнмарка, Мурманской областной научной библиотекой и Мурманской областной юношеской библиотекой, музеями двух стран. Будут

поддержаны контакты в рамках программ развития изобразительного искусства, изучения петроглифов, работы с детьми и молодежью, включая проведение Молодежного фестиваля творчества и организацию программы “Школьный ранец культуры”.

У Мурманска есть все шансы для того, чтобы стать арктическим центром круизного туризма. Нашему региональному центру в 2016 году исполнится 100 лет. Помимо работ по благоустройству города и капитальному ремонту основных социальных объектов планом предусмотрена реконструкция в морском порту Мурманск. Это позволит придать городу качественно новый вид со стороны моря и поможет решить проблему приема круизных судов. Реконструкция предполагает проведение дноуглубительных и берегоукрепительных работ, удлинение главного пирса, реконструкцию и расширение здания морского вокзала, установку пункта пропуска в пассажирском районе порта Мурманск.

“Крайний Север” – так мы называем отдаленные северные территории нашей страны. Но он далеко не “крайний” для людей, которые живут здесь. Не должен он быть “крайним” и для жителей всей нашей великой и сильной страны! И сегодня мы делаем все возможное, чтобы это было так.

IV раздел

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА:
КРУПНЫЙ ПЛАН

ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ
АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ

КРАЙНИЙ СЕВЕР НАСКОЛЬКО СУРОВ, НАСТОЛЬКО И РАНИМ

Дмитрий Николаевич Кобылкин

ГУБЕРНАТОР ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА



ДЛЯ ЯМАЛА НЫНЕШНИЙ ГОД – НЕБЫВАЛЫЙ ПО “УРОЖАЮ” СОБЫТИЙ АРКТИЧЕСКОГО МАСШТАБА. КОМПЛЕКСНАЯ МОРСКАЯ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ АРКТИЧЕСКИЙ ФОРУМ ЗАКЛАДЫВАЮТ ПРАВОВОЙ, НАУЧНЫЙ И ГУМАНИТАРНЫЙ ФУНДАМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В АРКТИКЕ. НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА МОРСКОГО ПОРТА В САБЕТТЕ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ ДЛЯ ЗАВОДА СЖИЖЕННОГО ГАЗА И ВВОД КРУПНЕЙШЕГО НА ПОЛУОСТРОВЕ ЯМАЛ БОВАНЕНКОВСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ С ДАЛЬНЕЙШИМ ВЫХОДОМ НА АРКТИЧЕСКИЕ ШЕЛЬФЫ ФОРМИРУЮТ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РОССИЙСКОЙ ЭКСПАНСИИ В АРКТИКУ.

В ЭТИХ УСЛОВИЯХ ЧРЕЗВЫЧАЙНУЮ АКТУАЛЬНОСТЬ ПРИОБРЕТАЮТ ВОПРОСЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЕЛОВЕКА НА ЯМАЛЕ, В АРКТИКЕ В ЦЕЛОМ.

АРКТИКА – НАШ ДОМ

Для многих тысяч наших сограждан Арктика – это историческая среда обитания. На Ямале, где по тундре кочуют свыше 15 тыс. представителей коренных малочисленных народов Севера, даже существует такая форма регистрации в паспорте – не город с улицей и номером дома, а просто, “Тазовская тундра” или “Ямальская тундра”. Для них эта территория не арктические широты, а родной дом. А “экология” с древнегреческого и переводится как “наука о доме”. Дом свой нужно содержать в достатке и чистоте. Достаток обеспечивается известными экономическими проектами, а еще традиционными видами хозяйствования коренных северян – оленеводством и рыбодобычей. А вот о чистоте – разговор особый.

Вопросы экологии в условиях Крайнего Севера неразрывно связаны с социальной сферой. Малейшее техногенное воздействие на территории выпаса оленей или на водоемы сказывается на благополучии семей коренных северян. Так что, сохраняя природу, мы сохраняем наше население. Но и не осваивать природные ресурсы, не реализовывать стратегические в государственном масштабе проекты тоже нельзя. Природные кладовые Ямала – это богатство России.

Да, весь масштаб и все значение природных ресурсов Арктики человечеству, вероятно, еще только предстоит оценить. Да, хотим мы того или не хотим, но завтрашний день добычи энергоносителей, которые питают все экономики мира, связан с освоением Арктики. Но ученые-мерзлотоведы с мировыми именами, собравшиеся летом в столице округа – Салехарде – на международную конференцию, единодушно подтвердили мнение о том, что при безответственном подходе мы можем получить не глобальные преимущества, а глобальные проблемы. Мы, на Ямале, как никто другой прекрасно понимаем, что цена бездумного освоения Арктического региона может быть много выше, чем стоимость тех миллиардов баррелей нефти или газа, которые может дать Арктика. А ведь Ямал – пионер в промышленном освоении этих широт. Это та территория, на которой впервые стартовали и на протяжении последних десятилетий претворяются такие проекты, аналогов которым в мире просто нет. Причем в последние годы этот процесс значительно активизировался. Газовики выходят на п-ов Ямал, не за горами освоение арктических шельфов, начинается строительство производства по сжижению газа, терминалов, другой инфраструктуры для обеспечения транспортировки. И это лишь начало... Но Крайний Север настолько суров, настолько же и раним. След от вездехода в тундре, как шрам. Он не зарастает десятилетиями, а однажды ушедшая из речушки рыба не вернется в нее никогда...

Поэтому главными задачами при реализации крупных проектов в Арктике – не только для Ямала, не только для России, но и для всех арктических государств – должны стать тщательный анализ, мощное научное обеспечение, создание надежной правовой платформы, широкое внедрение ресурсосберегающих, умных, прорывных технологий. Таких технологий, которые способны работать в гармонии с природой.

Освоение Арктики должно быть всесторонним и комплексным. Не только экономическим, но и научным, социальным, гуманитарным. Чтобы ресурсы добывались без ущерба природе, чтобы люди, живущие на этой земле, не чувствовали себя ущемленными, чтобы всеми богатствами и красотой этих земель еще пользовались и любовались наши потомки. Арктику не надо покорять, с Арктикой надо дружить...

В этом и заключается сложность – обеспечивать экономическое благополучие, не упуская при этом благополучие экологическое и социальное.

ПОКА НЕ ГРЯНУЛ ГРОМ

Сейчас не только на Ямале, но и по всей в России готовятся к реализации и уже претворяются крупные инфраструктурные проекты. Это, например, строительство газопровода “Северный поток”, нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан, освоение шельфовой зоны Баренцева, Карского, Охотского морей, развитие Приполярного Урала. Все эти проекты направлены на укрепление экономических позиций России. Но не нужно быть оракулом, чтобы предвидеть, что реализация этих проектов увеличит нагрузку на экосистему. Кроме того, никто не застрахован от аварийных разливов со всеми их последствиями. А Арктика – это не Мексиканский залив, нефть со льда собрать невозможно, нет пока таких технологий. Арктику не зря называют “цехом погоды”, здесь формируются климатические процессы всей планеты...

На сегодня Министерством природных ресурсов и экологии Российской Федерации выработаны основные позиции в обеспечении экологической безопасности. Мы полностью их поддерживаем. Заключаются они в том, что нужно объединить в единую государственную систему 14 существующих видов мониторинга в области охраны окружающей среды. Необходимо создать федеральный и региональные экологические фонды. Включить в перечень государственной экологической экспертизы особо опасные объекты. Ввести стимулирование хозяйствующих субъектов для внедрения наилучших технологий. И, что очень важно, внести в законодательные акты изменения, направленные на снижение негативного воздействия на морскую среду в случае разливов нефти и нефтепродуктов.

Но я бы хотел обратить особое внимание на некоторые проблемы экологии, которые еще только предстоит решить в связи с реализацией крупных инфраструктурных проектов.

Дело в том, что нормативная база, которая устанавливает экологические требования к разработке и эксплуатации запасов на континентальном шельфе арктических регионов, несовершенна. Недостаточно сильно законодательство и в отношении ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов в этих широтах, в условиях сложной ледовой обстановки.

Кроме того, вызывает тревогу то, что вблизи планируемых к разработке месторождений на континентальном шельфе нет специализированных аварийно-спасательных баз, предназначенных для реагирования на чрезвычайные разливы нефтепродуктов, причем реагирования очень оперативного и высокотехнологичного, с обеспечением быстроходными судами, другой мобильной техникой, позволяющей в суровых климатических условиях и в условиях сложной ледовой обстановки проводить ликвидационные работы максимально эффективно. Подобные аварийно-спасательные службы есть на море у Мурманска. А для защиты прибрежных районов Баренцева, Карского и других морей таких служб нет. Но поскольку работы в этих районах с каждым годом проводятся все активнее, считаю, что уже настала пора рассмотреть возможность создания таких баз, не дожидаясь, пока “гром грянет”.

УЩЕРБ ПРИРОДЕ ПРОПОРЦИОНАЛЕН УЩЕРБУ НАСЕЛЕНИЮ

Есть еще один вопрос, без решения которого, на мой взгляд, обеспечения экологической безопасности нам не добиться. Это вопрос полномочий органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Федеральным законом “Об охране окружающей среды” полномочия регионов в этой сфере очень ограничены. Органы исполнительной власти субъектов

лишены возможности участвовать в государственной экологической экспертизе крупных проектов и решать другие вопросы экологической безопасности при реализации инфраструктурных проектов на своей территории.

Но практика показывает, что такая система крайне неэффективна. Наглядный пример – Ямал. Около 80% из всего объема отходов территории автономного округа в 2010 году образовалось на объектах федерального контроля, на них же приходится 90% всех выбросов загрязняющих веществ в атмосферу. Основные источники воздействия на окружающую среду контролируются, нормируются федеральными органами. Но при этом вопросы обеспечения экологической безопасности являются сферой ответственности и органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

Считаю, что необходимо рассмотреть вопрос о передаче регионам полномочий по государственному экологическому контролю на объектах хозяйственной деятельности, находящихся на их территориях, и ввести понятие “объект государственного экологического контроля”.

Еще один инструмент экологической безопасности – это государственная экологическая экспертиза. По своему назначению он должен быть превентивным. Но, к сожалению, пока он работает слабо. Дело в том, что после принятия поправок в Градостроительный кодекс Российской Федерации в 2006 году механизм госэкспертизы в России фактически ликвидирован. Во-первых, сам перечень объектов государственной экологической экспертизы минимален и разработан без учета ее основных принципов. Во-вторых, осуществляемая госэкспертизой оценка воздействия на окружающую среду носит, как это ни парадоксально, всего лишь рекомендательный характер. И эти рекомендации конечно же практически не влияют на ход реализации проекта. А предварительной – еще на стадии проекта – оценки мероприятий по охране окружающей среды нет. То есть, исходя из действующих сегодня норм, можно строить любое предприятие с любым объемом вредного воздействия и никакие экологические факторы при этом не учитываются (!).

Сегодня, согласно действующему законодательству, экологическая экспертиза проводится только на объектах, расположенных на особоохраняемых природных территориях, во внутренних морских водах и на континентальном шельфе. Все это – объекты экспертизы федерального уровня. А механизм делегирования субъектами экспертов для участия в заседаниях экспертных комиссий, предусмотренный статьей 6 федерального закона “Об экологической экспертизе”, не работает. В итоге регионы опять лишены реальных механизмов предотвращения ущерба окружающей среде при подготовке и реализации крупных проектов.

Мы должны однозначно признать, что так не должно быть. Во-первых, проведение государственной экологической экспертизы должно быть возобновлено как на федеральном, так и на региональном уровне. Во-вторых, экологическая экспертиза должна быть самостоятельной и оказывать определяющее влияние на принятие окончательного решения. И, в-третьих, перечень объектов государственной экологической экспертизы должен быть конечно же расширен.

Еще одна острая проблема, которая требует внимания на федеральном уровне, – утилизация попутного нефтяного газа (ПНГ). Нормативным актом правительства уровень утилизации ПНГ определен в размере не ниже 95% от добываемого объема. Но этот показатель выдерживают далеко не все компании. Сегодня нет общей системы сбора и утилизации ПНГ. Значительная часть предприятий просто не имеет соответствующего технического оснащения. А как исполнять нормативные акты, если нечем замерить, сколько добыл и сколько утилизировал? Мы предлагаем внести изменения в нормативные акты и установить запрет на эксплуатацию месторождений, не оборудованных приборами учета объемов добычи, использования и сжигания попутного газа. В этом случае от элементарных вопросов технической оснащенности зависит исполнение законов, зависит состояние окружающей среды.

И еще один небольшой штрих к общим проблемам, актуальным не только для арктических морей. Это меры административного воздействия за нарушения требований в области предупреждения и ликвидации разливов нефтепродуктов. Проблема в том, что этих мер просто нет. Мы предлагаем установить такие меры, для чего нужно внести изменения и дополнения в Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации.

НАСЛЕДИЕ БЫЛЫХ ВРЕМЕН

Значительная часть скважин на территории Ямала была пробурена еще в 60–80-х годах прошлого столетия. Это были славные времена становления отечественной топливной энергетики. Но история оставила нам свое “наследие” не только в виде памяти о трудовых подвигах. Сегодня в округе подлежат ликвидации без малого 2 тыс. скважин. Из них почти 50 представляют реальную угрозу окружающей среде, а половина из них признаны особо опасными. Территории скважин захламлены ржавеющим оборудованием, техникой, материалами. От них в воду просачиваются химреагенты и прочие не самые полезные вещества. На этих островках былого потребительского отношения к природе впору лишь сталкерам хозяйничать. Тундровики-кочевники сетуют на то, что эти скважины сокращают площади кормовых угодий, а олени, да и другая северная живность среди этих “пикников на обочине” нередко калечатся. Кроме того, под сильным арктическим солнечным облучением весь оставленный хлам нагревается и своим температурным воздействием разрушает колонны скважин и приводит к их разгерметизации.

Это то, что называется накопленным экологическим ущербом. Много лет на проблему ликвидации фонда законсервированных скважин не хватало ни внимания, ни времени, ни денег. Сегодня этот вопрос актуален как никогда и волнует многие регионы. На всей территории России фонд законсервированных скважин, представляющих опасность, исчисляется сотнями, и значительная часть из них признаны особо опасными объектами.

Нормативно-правовой базы на тему накопленного экологического ущерба, а тем более финансовых ресурсов на его восполнение просто нет. Мы неоднократно предлагали ввести понятие “накопленный экологический ущерб” как правовой инструмент для определения необходимых механизмов его ликвидации. Сейчас рабочая группа подготовила предложения по созданию нормативно-правовой и методологической базы. Задача – закрепить полномочия всех уровней власти и создать экономические механизмы стимулирования работ по ликвидации ущерба. Нужно разработать единый порядок и методику инвентаризации, учета и оценки, внести в налоговое и бюджетное законодательство изменения, которые предусматривали бы налоговые льготы при реализации предприятиями конкретных мероприятий по ликвидации накопленного экологического ущерба, и реализовать еще целый комплекс мероприятий. Одним словом, вопрос надо решать. И как можно скорее.

ОСТРОВ БЕЛЫЙ И ДРУГИЕ МЕСТА “ГЕНЕРАЛЬНОЙ УБОРКИ” В АРКТИКЕ

Классический пример накопленного экологического ущерба на ямальской территории – о-в Белый в Карском море. Это около 2 тыс. кв. км тундры, где расположены святилища ненцев. С 30-х годов прошлого века здесь работает полярная гидрометеорологическая станция. Когда-то здесь располагалась военная часть со всеми вытекающими (иногда в буквальном смысле) последствиями... Одним словом, на острове накопилось много мусора. Это постройки, многие из которых

пришли в негодность, останки техники, цистерны из-под топлива. После пожара и взрыва на складе с метеорологическими ракетами на большей части острова разбросаны части этих ракет. Да и геологоразведчики оставили после себя скважины глубиной несколько километров...

Но этот остров – территория государственного экологического заказника, и это наша, ямальская территория. Навести порядок у себя дома – наша обязанность. Сейчас мы решаем первоочередные задачи. Во-первых, надо определить ущерб от хозяйственной деятельности военной части и Росгидромета. Во-вторых, выработать механизм утилизации оставшейся техники и заброшенных зданий. Понятно, что это дело будет недешевым. И мы, безусловно, будем активизировать работу с Правительством РФ, так как уборка на Белом не была включена в федеральную программу экологических мероприятий в Арктике. Но в любом случае мы эту работу не оставим.



РАДУГА НАД О-ВОМ БЕЛЫЙ

В рамках региональных экологических программ разработан план мероприятий по ликвидации накопленного экологического ущерба на острове. В августе текущего года передовой отряд волонтеров выполнил важную миссию – провел мониторинг всей территории острова, сформировал паспорт каждого объекта и... вывез с острова 75 т металлолома. Ценно, что все работы по очистке выполнялись без привлечения техники, в максимально щадящем режиме. Весь этот объем на утилизацию вывозили баржи. Ребята поставили вручную и часовню. Это, наверное, редкий в наше время случай, но использовались именно дедовские способы. Вся операция обошлась округу в 12 млн рублей. Ребята вернулись с готовностью продолжать работу. Уверен, мы зимой проведем еще один этап – уровень снега позволит не навредить почвенному слою. И летом 2013 года тоже вернемся – нужно восстанавливать почву.

Конечно, и для традиционных кочевников мы устанавливаем самую северную факторию. Туда придут коренные жители Севера, которые лучше нас знают, как относиться к природе. Но для их жизни и нормальной работы нужно создать необходимую инфраструктуру: фельдшерско-акушерский пункт, столовую, пекарню и складские помещения. Все это нужно делать незамедлительно. Наш о-в Белый после генеральной уборки на нем должен быть действительно белым.

Если в целом говорить о таких местах в тундре, то, к сожалению, нынешних собственников предприятий, находящихся вблизи объектов накопленного ущерба, заставить прибраться за предшественников практически невозможно. Бывших хозяев, “наследие” которых загрязняет окружающую среду, не найти. Поэтому предстоит очень серьезная работа.

174



ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА НА О-ВЕ БЕЛЫЙ

По информации Министерства природных ресурсов и экологии РФ, законопроект о ликвидации накопленного ущерба подготовлен и внесен в Правительство РФ. Его скорейшее принятие позволит сформировать принципы “генеральной уборки” в стране. Убежден, что с совершенствованием законодательства в этой сфере общество и государство в целом получают массу выгод, произойдет то, что называется мультипликативным эффектом. Во-первых, разумеется, ожидается значительное оздоровление общей экологической ситуации в стране. Во-вторых, создание новых правовых основ и их реализация позволят сформировать целую отрасль по ликвидации промышленных отходов прошлых лет. По некоторым оценкам, оборот отрасли может составить не менее 5 млрд рублей в год, а численность занятых в ней – свыше 12 тыс. Эта система позволит ежегодно утилизировать от 10 до 12 млн т отходов, возвращать в оборот до 100 га промышленных земель. С ее помощью можно в пять раз уменьшить число территорий, находящихся в экологически критическом состоянии, к 2020 году в семь раз сократить образование опасных отходов и – что очень важно – на 40% снизить энергоемкость производств.

По моему глубокому убеждению, с формированием правовой базы накопленного экологического ущерба государство получит неоценимые выгоды по многим направлениям – экологическому, социальному, экономическому и даже геополитическому. Потому что вопросы экологии, энергоемкости экономики и некоторые другие аспекты этой проблемы в известной мере привлекают международный интерес, и не только с точки зрения правового регулирования.

Природа Крайнего Севера требует к себе особо бережного отношения. Сохранить Ямал в первозданном виде уже не получится, это данность. Но обеспечить сохранность того, что есть сейчас, – в наших силах.

Я отдаю себе отчет в том, что здесь нет ничего сверхъестественного. “Встал поутру, умылся, привел себя в порядок – и сразу же приведи в порядок свою планету” (А. де Сент-Экзюпери). Сомневаться в актуальности этого красивого и очень правильного принципа не приходится. Мы себе другого позволить не можем. Земля на полуострове ведь и не земля в полном понимании этого слова. Это по сути своей взвесь из песка и торфа, пронизанная ледяными пластинами вечной мерзлоты. Но на этой тонкой “пленке” живут люди. Здесь пасут своих оленей, здесь живут из века в век и умирают, здесь рождаются дети, которые считают Ямал своей родиной... Сохранить природную среду, уникальный образ жизни – наша святая обязанность. А если глобально, то Арктика – это место, где формируется климат планеты, и от того, что будет происходить в Арктике в целом, на Ямале в частности, зависит и состояние экологии всего мира.

САБЕТТА – АРКТИЧЕСКИЙ ФОРПОСТ РОССИИ

**Владимир Владимирович
Владимиров**

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА
ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА



МИНУВШИМ ЛЕТОМ В ЗАПОЛЯРНОМ ПОСЕЛКЕ САБЕТТА СОСТОЯЛОСЬ СОБЫТИЕ, ЗНАЧЕНИЕ КОТОРОГО ДЛЯ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ НЕОЦЕНИМО. ЗДЕСЬ В СВАЮ, УХОДЯЩУЮ В ВЕЧНУЮ МЕРЗЛОТУ, БЫЛА ТОРЖЕСТВЕННО ЗАЛОЖЕНА ПАМЯТНАЯ КАПСУЛА В ОЗНАМЕНОВАНИЕ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА ОДНОГО ИЗ КРУПНЕЙШИХ МОРСКИХ АРКТИЧЕСКИХ ПОРТОВ РОССИИ. САБЕТТА – ЭТО ПОРТ, КОТОРЫЙ УЖЕ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ СТАНЕТ КЛЮЧЕВОЙ ЧАСТЬЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОЕКТА ПО ФОРМИРОВАНИЮ КОМПЛЕКСА ПО ПРОИЗВОДСТВУ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА “ЯМАЛ СПГ”.

Сегодня Ямал переживает вторую волну масштабного экономического развития, по объемам и значимости сравнимую с легендарными открытиями второй половины прошлого века. Комплексное промышленное освоение месторождений п-ова Ямал ведется полным ходом. Оно идет на полной нормативно-правовой основе, с научным и технологическим обеспечением, финансовым и экономическим обоснованием, экологической и социальной защищенностью. Это дает основания полагать, что программа освоения полуострова будет реализована в полной мере. В результате уже к 2015 году только с суши полуострова мы будем добывать 115 млрд куб. м газа. И это, мож-

Весь потенциал Ямала многократно усиливается с учетом еще одного масштабного инвестиционного проекта “Ямал СПГ”. Минувшим летом в заполярном поселке Сабетта состоялось событие, значение которого для Российской Арктики неопределимо. Здесь в свая, уходящую в вечную мерзлоту, была торжественно заложена памятная капсула в ознаменование начала строительства одного из крупнейших морских арктических портов России. Сабетта – это порт, который уже в скором времени станет ключевой частью транспортной инфраструктуры проекта по формированию производственного комплекса по производству сжиженного природного газа “Ямал СПГ”.



ПОБЕРЕЖЬЕ П-ОВА ЯМАЛ. ВСКОРЕ ЗДЕСЬ В РАМКАХ ПРОЕКТА ПО СЖИЖЕНИЮ ПРИРОДНОГО ГАЗА БУДЕТ ПОСТРОЕН ПОРТ САБЕТТА

но сказать, – плюсом к сегодняшним объемам. В 2020 году добыча с полуострова возрастет до 175 млрд. К 2030 году с учетом месторождений шельфа Карского моря добыча составит 360 млрд куб. м газа. Без освоения полуострова было бы невозможным достижение задачи Энергетической стратегии России в назначенный срок и в полном объеме: к 2020 году добиться обеспечения добычи 82 млн т нефти, 32 млн т конденсата и 730 млрд куб. м природного газа.

Разумеется, конкретные объемы добычи в тот или иной временной период определяются целым комплексом факторов. От конъюнктуры и маркетинговой политики до геополитических обстоятельств и природно-сырьевого потенциала. Наша общая задача – сделать все, чтобы при любых меняющихся обстоятельствах в арсенале государства имелся максимум возможностей для маневра. Другими словами, чтобы Россия всегда могла добывать столько энергоносителей, сколько ей необходимо.

Дело в том, что объемы производства СПГ в России не соответствуют ресурсному потенциалу и статусу Российской Федерации на мировом энергетическом рынке. Потребность в СПГ на мировом рынке растет и к 2030 году может составить 400 млн т. С учетом запасов и перспектив добычи газа в России ставится задача наращивания объемов производства СПГ. Реализация проектов по производству СПГ в России, в том числе проекта “Ямал СПГ”, позволит выйти на лидирующие позиции на рынке производства среди стран-экспортеров. А уникальное месторасположение Ямала дает возможность создать гибкую конкурентоспособную логистическую модель, обеспечивающую круглогодичные поставки СПГ на рынки Европы и Северной Америки, а также прямые поставки в Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) через Северный морской путь. Использование Севморпути позволяет существенно сократить издержки и время поставок на рынки АТР. Поэтому ОАО “НОВАТЭК” по поручению Правительства РФ в 2010 году приступи-

ло к формированию на п-ове Ямал нового российского центра по производству сжиженного природного газа. Проект включает в себя создание мощностей по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа на базе крупнейшего на севере п-ова Ямал Южно-Тамбейского месторождения. Ресурсная база месторождения в 1,3 трлн куб. м позволяет добывать 25 млрд куб. м в течение 20 лет. Место размещения завода СПГ определено с учетом климатических, природных и экономических условий в районе пос. Сабетта. Проектная мощность завода – 15 млн т сжиженного природного газа ежегодно. Впоследствии к проекту, возможно, присоединятся месторождения Тамбейской группы, что позволит удвоить мощности завода.



2

САБЕТТА. ЗАКЛАДКА КАПСУЛЫ ПОТОМКАМ. СЛЕВА НАПРАВО: ГУБЕРНАТОР ЯНАО Д.Н. КОБЫЛКИН, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ М.Ю. СОКОЛОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВЛЕНИЯ ОАО "НОВАТЭК" Л.В. МИХЕЛЬСОН

В настоящее время проект находится в стадии завершения проектирования. Предполагаемый срок ввода в эксплуатацию завода СПГ – 2016–2018 годы.

По оценкам экспертов, российские проекты развития производства СПГ – "Штокман СПГ", "Ямал СПГ" и "Сахалин" – дают возможность довести объемы этого крайне востребованного продукта до 45 млн т в год, охватив 10% мирового рынка. Это очень большие объемы. Но дело не только в объемах, хотя и они очень важны. Для вывоза СПГ с п-ова Ямал требуется создание танкерного флота из 20 судов крупного водоизмещения. А круглогодичность отгрузок и поставок в арктических условиях должна обеспечиваться несколькими ледоколами. И инвестор проекта "Ямал СПГ" ОАО "НОВАТЭК" подготовил пакет документов, включая техническую спецификацию на производство этих судов. А в августе 2010 года НОВАТЭК и Совкомфлот успешно провели транспортировку танкера с газовым конденсатом по Северному морскому пути.

Удобное географическое расположение Ямала, конъюнктурная востребованность продукта, его сырьевая, логистическая и транспортная обеспеченность позволяют создать принципиально новый маршрут экспорта ямальского газа. Можно говорить о том, что с Ямала будет "прорубаться окно" из Российской Арктики в Азию по Северному морскому пути.

Эти проекты – "Ямал СПГ" или освоение п-ова Ямал и арктических шельфов – кроме экономической эффективности имеют и иные более масштабные аспекты. Скрытая, а порой и явная конкуренция за право владения богатствами Арктики в мире возрастает в геометрической прогрессии. Наступает время, когда крайне важна не декларативность, а практичность действий государства в области освоения этих широт. Северный морской путь – это исконно российская транспортная артерия. Это наиболее выгодная экономически и логистически выверенная дорога с европейской части континента в Азию, сокращающая время, а следовательно, стоимость доставки товаров. Развитие Севморпути, форми-



3

ВО ВРЕМЯ ПОСЕЩЕНИЯ ЯМАЛА ПРЕЗИДЕНТОМ РОССИИ. ГУБЕРНАТОР О НЕФТЕГАЗОВЫХ ПЕРСПЕКТИВАХ ОКРУГА



4

К СТАРТУ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА САБЕТТА ГОТОВЫ!

рование ледокольного флота, производство внушительных объемов сжиженного газа, освоение колоссальных запасов полуострова, прилегающих шельфов арктических морей... Все это позволило бы нашей стране стать интегратором единого энергетического комплекса, который будет включать в себя масштабную добычу, переработку, разнонаправленную тран-

спортировку. Север России может стать центром схемы поставок энергоносителей по северному контуру материка танкерным флотом – на Восток и на Запад, по суше газопроводными магистральями – по Южному и Северному потоку.

Все это открывает широкие перспективы не только компаниям, реализующим проекты, не только региону, но и России в целом. Это придаст новый мощный импульс развитию северных территорий России. Обернется ростом товарооборота, созданием новых предприятий и целых отраслей. Это гарантия выполнения внутренних и международных обязательств. Это гарантия энергетической безопасности государства. Это мощный фундамент напол-

ко одно: и на обозримую, и на долгосрочную перспективу Северный морской путь, а в широком смысле – арктические морские технологии – это главное средство реализации целого комплекса приоритетов нашей государственной политики на Севере”.

Если посмотреть на карту России, то Ямало-Ненецкий автономный округ находится в центре Севера страны. И Ямал, где обретают практическое воплощение масштабные проекты, как и много лет назад, остается основным форпостом России в освоении Заполярья. В Арктике, как в свое время в космосе, Россия должна прочно и навсегда закрепить свое неоспоримое лидерство.



НА ТОРЖЕСТВЕННОМ ОТКРЫТИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОРТА САБЕТТА

нения бюджетов, а значит, средства на жилье, здоровье, образование, оборону и т.д. Россия сможет позиционировать себя как государство, которое на практике имеет технологии, ресурсы, а главное – основания и возможности активно работать в Арктике.

Еще в 2000 году Владимир Путин напомнил слова великого русского полярного исследователя адмирала С.М. Макарова, который сказал: “Россия – это то здание, которое самым своим прекрасным фасадом обращено к Северному Ледовитому океану”. Тогда же Владимир Путин отметил: “...Освоение природных богатств арктической зоны и континентального шельфа имеет для России особое стратегическое значение... Все это означает толь-



МАКЕТ КОМПЛЕКСА ПО ПРОИЗВОДСТВУ СЖИЖЕННОГО ГАЗА “ЯМАЛ СПГ”

Справка:

- Сабетта – вахтовый поселок на западном берегу Обской губы, Ямало-Ненецкий автономный округ, Ямальский район.
- Арктический морской порт Сабетта – ключевое звено транспортной инфраструктуры проекта “Ямал СПГ”.
- Общая ориентировочная стоимость проекта “Ямал СПГ” – 1 трлн рублей.
- Строительство порта ведется на принципах государственно-частного партнерства.
- Объем инвестиций в 2012–2016 годах: из федерального бюджета – 47,2 млрд рублей; внебюджетные инвестиции – 25,9 млрд рублей.
- Грузооборот морского порта к 2020 году – 30,7 млн т в год (по данным Минтранса России).
- В 2016 году производство и отгрузка СПГ составит 5 млн т в год. В 2018 году достигнет 15 млн т. В перспективе возможно увеличение до 30 млн т.
- Сокращение времени транспортировки грузов по Северному морскому пути (в сравнении с традиционными маршрутами): в Китай – на 20%, в Южную Корею – на 32%, в Японию – на 54%.

СОХРАНЕНИЕ КУЛЬТУРНОЙ УНИКАЛЬНОСТИ ЯМАЛА – ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА ВЛАСТИ



Ирина Борисовна Соколова
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА

ПОРЯДКА 40 ЗАКОНОВ И НОРМАТИВНЫХ АКТОВ ПРИНЯТО И РАБОТАЕТ НА ЯМАЛЕ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ПРАВ ДЕТЕЙ, СТУДЕНТОВ, СЕМЕЙ, ОЛЕНЕВОДОВ И РЫБАКОВ ИЗ ЧИСЛА КОРЕННЫХ НАРОДОВ. В ОКРУГЕ ПРИНЯТА КОНЦЕПЦИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА ДО 2020 ГОДА.

АКТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ЭТОЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ БАЗЫ ВНОСИТ БОЛЬШОЙ ВКЛАД В СОХРАНЕНИЕ КУЛЬТУРЫ НАРОДОВ СЕВЕРА.

Каждый регион России уникален. Как правило, в рассуждениях на эту тему в качестве примера приводятся географические, климатические особенности или развитая промышленность. Ямало-Ненецкий автономный округ известен всему миру как центр добычи природного газа, который обеспечивает теплом дома россиян и огромного количества жителей других стран. Однако не это делает регион особенным.

На Ямале проживают 41 250 представителей коренных малочисленных народов Севера (КМНС), что составляет порядка 20% от их общей численности.

Тысячелетняя культура ненцев, ханты, селькупов – настоящее богатство Ямала, которое делает регион по-настоящему особенным в рамках всего государства.

В современных условиях всеобщей глобализации сохранить свою уникальность очень сложно. Поэтому важнейшим направлением региональной политики властей ЯНАО стала защита прав и законных интересов, сохранение самобытной культуры коренных малочисленных народов Севера, их языка, традиций и среды обитания.

На сегодняшний день правовая база, позволяющая гарантировать соблюдение интересов коренных народов, на Ямале одна из самых крепких. Порядка 40 законов и нормативных актов принято и работает в регионе для защиты прав детей, студентов, семей, оленеводов и рыбаков из числа коренных народов. В округе принята Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера Ямало-Ненецкого автономного округа до 2020 года. Документ предполагает проведение мероприятий, направленных на развитие материальной базы традиционных видов хозяйственной деятельности КМНС, факторийных форм торговли и товарообмена, создание новых рабочих мест, развитие и поддержку малого предпринимательства, государственную поддержку национальных общин, улучшение обеспечения коренных народов жильем, увеличение доступности и качества образования. Также концепция предусматривает деятельность властей, направленную на сохранение и развитие культуры, языка, традиций и обычаев КМНС, развитие системы здравоохранения в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности, повышение уровня медицинского обслуживания, защиту исконной среды обитания и улучшение экологической ситуации, развитие территорий традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера.

В целях сохранения, изучения и развития родных языков в автономном округе принят закон автономного округа “О родных языках коренных малочисленных народов Севера на территории Ямало-Ненецкого автономного округа”. Он предусматривает перевод законов ЯНАО и других нормативных правовых актов автономного округа в области гарантий прав коренных малочисленных народов Севера на родные языки; ведение официального делопроизводства на родных языках в местах традиционного проживания коренных малочисленных народов Севера; использование родных языков в наименованиях географических объектов, на дорожных и иных указателях и другие меры, направленные на использование родных языков в средствах массовой информации.

Более того, закон гарантирует возможность получения информации от официальных источников государственной и муниципальной власти автономного округа на родных языках. В течение последнего ряда лет на Ямале осуществлен перевод текстов Конституции Российской Федерации, некоторых законодательных актов РФ и ЯНАО для повышения их доступности коренным малочисленным народам Севера, в том числе ведущим кочевой образ жизни.

В целях обеспечения прав коренных малочисленных народов Севера на создание, распространение и получение информации на родном языке в автономном округе выходят газеты, радио- и телепередачи. Окружная газета “Нарьяна Нгэрм” – единственная газета в мире на ненецком языке – выходит с 1931 года. Первые радиопередачи на ненецком языке стали выходить в 1964 году. В 1965 году вышла программа на хантыйском языке. С 2000 года стала выпускаться еженедельная газета на хантыйском языке “Лух Авт” и регулярно выходит программа на селькупском языке.

Одно из ведущих мест в системе средств массовой информации занимает окружная телерадиокомпания “Ямал-Регион”, созданная в 1998 году, в составе которой осуществляет свою деятельность дирекция национальных программ народов Севера. На уровне муниципальных районов в структуре восьми местных телерадиокомпаний и газет предусмотрено эфирное время и полоса для выхода материалов на родных языках коренных народов Севера.

В 36 общеобразовательных учреждениях автономного округа продолжено обучение детей из числа коренных малочисленных народов Севера родным языкам. Доля числа учащихся – представителей КМНС автономного округа, изучающих родной язык как самостоятельный предмет, составляет 55%. К началу учебного процесса для доставки детей из тундры ежегодно оплачиваются расходы на воздушный, водный, железнодорожный и автомобильный транспорт.

В учебные планы всех общеобразовательных учреждений региона включены предметы национально-регионального компонента (литературное краеведение, география Ямала, культура народов Ямала). Кроме того, в учебные планы школ-интернатов округа в качестве компонента образовательной программы введены такие предметы и элективные курсы, как литература Ямала, экология Ямала, оленеводство, рыболовство, национальные виды спорта и др.

В настоящее время на Ямале внимательно изучается вопрос внедрения формы кочевой школы. Первый такой опыт предпринят в дер. Лаборовая Приуральского района.

Студенты из числа коренных народов, получающие образование в округе по очной форме обучения в системе начального и среднего профессионального образования, находятся на государственном обеспечении.

Хорошо успевающие студенты вузов имеют право на социальную стипендию. Возмещаются расходы на обучение аспирантам, студентам (на получение первого и второго высшего образования), а представляющим малоимущие семьи выплачивается дополнительная социальная стипендия, оплачивается проживание в общежитии, проезд на всех видах транспорта.

В округе созданы общественные объединения КМНС: общественное движение КМНС – ассоциация “Ямал – потомкам!», общественная организация коми-зырян “Обдорсая”, национально-культурная автономия ханты “Пулнават”, Союз оленеводов Ямало-Ненецкого автономного округа, ямальское районное общественное движение КМНС “Ямал”.

Представители организаций привлекаются к участию в создаваемых правительством координационных и совещательных органах (советы, комиссии, коллегии), участвуют в совещаниях, семинарах окружного, всероссийского и международного уровней.

Сегодня на Ямале выпасается самое крупное в России стадо северных оленей – свыше 650 тыс. голов, что составляет 35% мирового поголовья. Только за последние 10 лет численность стада возросла на 140 тыс. голов.

Вместе с тем в округе реализуется проект по развитию системы глубокой переработки продукции оленеводства. Действуют три высокотехнологичных убойно-перерабатывающих комплекса, ведется строительство еще пяти.

В течение пяти последних лет оленина ямальского производства поставляется на международный рынок в Германию, Швецию, Финляндию. Ямал – единственный российский экспортер мяса оленя. Отсюда неизменный интерес



ПОД СЕВЕРНЫМ СИЯНИЕМ

Понимая, что многие инициативы и изменения зависят от позиции законодателей РФ, на выборах в Государственную Думу нового созыва в декабре 2011 года ямальцы доверили отстаивать интересы территории, в особенности коренных ее жителей, Сергею Хоролу и Дмитрию Ледкову. Яркие представители коренных малочисленных народов смогут донести важность вопросов сохранения самобытности народов Севера России до всех законодателей.

Активная законотворческая и общественная деятельность вносит большой вклад в сохранение культуры народов Севера. Однако главное условие ее развития и обогащения – наличие живых носителей, то есть людей, ежедневный быт которых будет базироваться на тех же составляющих, что и у их предков на протяжении сотен лет.

Как не допустить угасания культуры народов Севера, а обеспечить ее развитие? Ответ очевиден – необходимо постоянно сохранять ее основу.

Таковой для коренных ямальцев является традиционная деятельность – оленеводство и рыболовство. Богатство у ненцев измеряется не количеством денег, а количеством оленей. Ибо деньги в тундре сами по себе мало что значат, а олень дает кочевнику все. Мясо идет в пищу, шкура на одежду и изготовление основного жилища – чума. Поэтому сохранение этого северного животного – одна из важнейших предпосылок сохранения на долгие годы культуры народов Севера.



ВЕРТОЛЕТ – ОСНОВНОЙ ТРАНСПОРТ В БАЙДАРАЦКОЙ ТУНДРЕ

к ямальской марке на традиционной международной сельскохозяйственной выставке “Зеленая неделя” в Берлине.

Все эти меры призваны сделать традиционную деятельность кочевников приносящей стабильный высокий доход и, соответственно, обеспечивающей уверенность в завтрашнем дне.

В дополнение региональные власти осуществляют мероприятия, которые направлены на возрождение национального села и на обустройство сети факторий. В окружном бюджете ежегодно предусмотрены субвенции на их обслуживание, возмещение затрат, доставку товаров.

Действует система грантов губернатора в сфере защиты исконной среды обитания, развития традиционных отраслей хозяйствования и народных ремесел, а также комплекс социальной поддержки коренных народов Севера.

Лицам из числа малочисленных народов Севера, занимающимся традиционной хозяйственной деятельностью, выплачивается ежемесячная компенсация. В 2011 году получателями компенсационных выплат стали более 11 тыс. человек.

Вместе с тем в настоящее время прорабатывается новая логистическая схема сбора и доставки до потребителей оленины и рыбы с самых труднодоступных мест, что обеспечит рыбаков и оленеводов объемами работы, а значит, и заработком.

В 2011 году с верфи г. Тюмени сошло уникальное рефрижераторное промышленно-перерабатывающее судно, кото-

рое сделано по специальному заказу правительства ЯНАО. Названное “Нум” в честь верховного божества ненецкого народа, это единственное в Обь-Иртышском бассейне судно, способное на плавание как по рекам, так и по морям. На судне имеются устройства шоковой заморозки с глянцеваанием, способные в сутки обработать до 10 т рыбы, а также три грузовых рефрижераторных трюма емкостью по 100 т каждый. Для хождения по морю судно оборудовано новейшим навигационным оборудованием. Максимально точное координирование обеспечивают две спутниковые системы ГЛОНАСС и GPS.

По оценке специалистов, за счет ввода в эксплуатацию “Нума” ежегодные объемы добычи рыбы возрастут на 700 т.

Промышленное освоение территории округа, помимо некоторых сложностей, принесит и реальные выгоды оленеводам. Так, железнодорожная ветка, ведущая к Бованенковскому газовому месторождению на п-ове Ямал, является удобным средством доставки грузов для кочевников региона и транспортировки продукции оленеводства к рынкам сбыта.

Кроме того, в рамках реализации проекта возведения завода по сжижению газа и морского порта Сабетта ОАО “НОВАТЕК” осуществляет финансирование обширной строительной программы самого северного национального поселения округа – Се-Яха.



БЕЛЫЙ ОЛЕШЕК ИЗ ЯМАЛЬСКОЙ ТУНДРЫ



СЕВЕРНАЯ ЯГОДА МОРОШКА

Работа судна будет способствовать более качественному обслуживанию рыбаков и оленеводов арктического побережья автономного округа, а открывающиеся возможности выхода в Северный Ледовитый океан обеспечат развитие межрегиональных и международных связей. Реализация планов позволит интегрировать внутренние водные артерии с Северным морским путем, выстроить новую логистическую схему, снизить транспортные расходы, развить инфраструктуру, тем более что “Нум” лишь первая ласточка транспортного рыболовецкого флота Ямала. Ожидается, что флот подобного класса на Ямале будет прибавлять в год по одному судну. Три уже заказано. Окончание строительства второго из трех заказанных рефрижераторных промыслово-перерабатывающих судов класса “река – море” ожидается в 2013 году.

Определенные сложности в традиционный быт коренных народов внесла начавшаяся в середине XX века добыча на территории автономного округа нефтегазового сырья. Последовавшее сокращение объемов оленьих пастбищ вызвало естественное недовольство со стороны кочевников. Однако в настоящее время основные конфликты урегулированы, найдены компромиссные решения проблемы и выстроена система компенсаций. Все крупные нефтегазовые компании, прежде чем вести добычу, проводят встречи с представителями КМНС, в ходе которых принимаются устраивающие все стороны решения.

В целях социально-экономического развития коренных малочисленных народов Севера, а также сохранения и развития национального искусства и культуры коренных малочисленных народов Севера в автономном округе реализуются специальные долгосрочные целевые программы. Последняя принятая региональными властями функционирует с 2012 года. Ее целью является создание условий для устойчивого развития КМНС автономного округа на основе комплексного решения проблем духовного и национально-культурного развития, укрепления традиционного жизнеобеспечения. На финансирование мероприятий программы до 2015 года предусмотрено порядка 810 млн рублей.

Эти средства будут направлены на мероприятия по сохранению традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Севера. Предусмотрено оказание социальной поддержки кочующему населению автономного округа на приобретение товаров национального потребления, в том числе: комплектов чумов и комплектующих к ним, чумовых печей, брезента, сукна, ламп и стекол к ним, кожи юфть и сыромять. Учитывая отдаленность многих оленеводов от медицинских учреждений, предусмотрено ежегодное приобретение более 3 тыс. медицинских аптек, укомплектованных, согласно рекомендации департамента здравоохранения автономного округа, лекарственными средствами

и предметами медицинского назначения, необходимыми для оказания неотложной медицинской помощи.

Удовлетворению жизненно важных потребностей будет способствовать предоставление кочевым семьям единовременной денежной выплаты на приобретение спутниковых телефонов для экстренной связи с необходимыми структурами и предоставление денежных выплат на приобретение горюче-смазочных материалов для мини-электростанций.

В целях содействия занятости и стимулирования экономической деятельности осуществляются меры по поддержке развития малого предпринимательства, профориентационная работа, обучение и повышение квалификации, при-

ного округа и принимают участие в соревнованиях на призы губернатора. Самая яркая и захватывающая часть праздника – гонки на оленьих упряжках. Здесь и призы самые ценные. Обычно это снегоход.

Также в программе Дня оленевода прыжки через нарты, национальная борьба, метание тынзяна (аркан) на хорей (шест для управления оленьей упряжкой) и многое другое. Праздник играет важную роль в процессе создания новых семей, так как является единственной возможностью для кочевой молодежи найти себе пару. Все остальное время в году оленеводы гоняют стада по своим родовым территориям и для знакомства времени нет.



НЕНЦЫ ЯМАЛА

суждение грантов индивидуальным предпринимателям и малым формам хозяйствования, общинам коренных малочисленных народов Севера автономного округа.

Реализация мероприятий, направленных на сохранение и развитие прикладного искусства, позволит изучить и описать технологические процессы изготовления предметов декоративно-прикладного искусства, создать условия для работы художественных мастерских учреждений культуры; повысить квалификацию мастеров декоративно-прикладного искусства; пропагандировать декоративно-прикладное и художественное творчество детей.

Кроме того, предусмотрено проведение традиционных региональных и муниципальных фольклорных и этнических праздников, фестивалей и других мероприятий этнокультурной направленности. Культурно-развлекательные мероприятия для детей КМНС, экспедиции по выявлению священных, культовых мест и мест захоронений коренных народов Севера автономного округа и научные исследования позволят сохранить этнические традиции, культуру, родные языки.

Ежегодно на Ямале в марте-апреле отмечается главный праздник для коренного населения – День оленевода. Традиционно центром торжеств выступает г. Надым, хотя праздники проходят во всех районах и в большинстве городов Ямала. Сюда съезжаются кочевники со всего автоном-



РЕФРИЖЕРАТОРНОЕ ПРОМЫСЛОВО-ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ СУДНО "НУМ"

В марте 2013 года в рамках Дня оленевода в окружной столице Салехарде состоится седьмой съезд коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации. Участие в мероприятии примут около 400 делегатов регионов России и других государств.

Популяризации и пропаганде культурных ценностей будут способствовать: проведение научных исследований в области этнических традиций, культуры, языка коренных малочисленных народов Севера автономного округа; оказание государственной поддержки фольклорной деятельности; поддержка производства и создания документальных и мультипликационных фильмов о коренных народах Севера.

Танцевальные и вокальные творческие коллективы Ямала постоянно выступают в регионах России и за ее пределами, демонстрируя богатый духовный мир коренных народов Севера. Яркие концертные программы, как правило, демонстрируют тесную связь, существующую между арктической природой и людьми, которые столетиями живут в ее сложнейших условиях.

Представители автономного округа принимают участие в мероприятиях межрегионального, всероссийского и международного уровня по защите прав, традиционных знаний, проблемам развития родных языков и этнокультурного развития коренных малочисленных народов Севе-

ра (в том числе в конгрессах, съездах, симпозиумах, конференциях, семинарах и других мероприятиях).

Так, в сентябре 2012 года делегация Ямала приняла участие в VI Всемирном конгрессе финно-угорских народов, который состоялся в Венгрии. Осуществляются постоянные контакты в культурной и научной сферах с соответствующими организациями Финляндии.

В марте текущего года сборная Ямала в ранге единственного представителя России приняла участие в Арктических зимних играх в Канаде. Завоевала в арктическом многоборье, беге на снегоступах, биатлоне, лыжных гонках, настольном теннисе, фигурном катании, футбо-

ках) за освещение вопросов социально-экономического, культурного развития.

Предполагается, что реализация мероприятий, предусмотренных программой, будет способствовать: сохранению, пропаганде и популяризации фольклора и традиционной культуры коренных малочисленных народов Севера автономного округа; возможности пользования услугами библиотек в местах традиционного проживания КМНС; обучению детей из числа коренных малочисленных народов Севера автономного округа родным языкам; сохранению языка и письменности, традиционного образа жизни; повышению уровня образования, содействию занятости, совер-



СТРОГАНИНА (МУКСУН ЯМАЛЬСКИЙ)

ле 50 золотых, 34 серебряных и 17 бронзовых медалей (всего 101) и заняла в общем зачете второе место, уступив только сборной Аляски. Всего в соревнованиях участвовали 9 сборных, представивших государства Арктического региона.

Сохранению языка и письменности, самобытной культуры коренных малочисленных народов Севера автономного округа способствуют: издание учебников, учебных пособий и методической литературы этнокультурной направленности; научной, научно-популярной, учебной и художественной литературы, словарей, монографий, альбомов, буклетов (в том числе на электронных носителях); перевод текстов на языки народов Севера. Будет создан интернет-портал о народах Севера.

Учреждены специальные премии имени П.Е. Салтыкова и Л.В. Лапцуня журналистам печатных средств массовой информации автономного округа (на родных язы-



СТОЙБИЦЕ ОЛЕНЕВОДОВ

шенствованию правовой базы в сфере защиты прав и законных интересов КМНС автономного округа.

Работа властей Ямала по поддержке коренного населения региона будет продолжена. Однако уже сейчас можно отметить положительные изменения в общем социально-экономическом положении.

За 10 лет численность коренных малочисленных народов Севера в округе увеличилась на 11%. По данным Всероссийской переписи населения 2010 года, в автономном округе проживает 41 249 представителей малочисленных народов Севера. Произошло увеличение на 12% численности коренных народов, ведущих кочевой образ жизни, до 15 114 человек.

Принимаемые меры поддержки КМНС и внедрение новых способов стимулирования ведения традиционного хозяйства позволили повысить заработную плату до 25,5 тыс. рублей, и работа еще продолжается.

IV раздел

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА: КРУПНЫЙ ПЛАН

РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ)

ПРИОРИТЕТНЫЕ ТОЧКИ РОСТА И РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)



Егор Афанасьевич Борисов
ПРЕЗИДЕНТ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ),
ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК

ВЕКТОР И ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАЗВИТИЯ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) КАК ОДНОГО ИЗ ОПОРНЫХ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ – ВАЖНЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ НЕ ТОЛЬКО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА, НО И РОССИИ В ЦЕЛОМ. ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ ПРИОРИТЕТОВ И ЗАДАЧ ПО ПОВЫШЕНИЮ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ НАЗРЕЛА НЕОБХОДИМОСТЬ ДЕЛАТЬ КАЧЕСТВЕННЫЕ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ, ИСКАТЬ ГРАМОТНЫЕ СТРУКТУРНЫЕ РЕШЕНИЯ.

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ СОВМЕСТНЫМИ УСИЛИЯМИ В ЭКОНОМИКЕ РЕСПУБЛИКИ ФОРМИРУЮТСЯ “ПОЛЮСЫ РОСТА” НА ОСНОВЕ ПОТЕНЦИАЛА ВЕДУЩИХ ОТРАСЛЕЙ И КЛЮЧЕВЫХ СПЕЦИАЛИЗАЦИЙ ТЕРРИТОРИЙ. ВО-ПЕРВЫХ, ВЕДУЩИЕ НАПРАВЛЕНИЯ НАШЕЙ КЛАСТЕРНОЙ ПОЛИТИКИ – СОЗДАНИЕ УСЛОВИЙ ДЛЯ СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ ДЕЙСТВУЮЩИХ БАЗОВЫХ ОТРАСЛЕЙ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ; СОЗДАНИЕ НОВЫХ ОТРАСЛЕЙ НА БАЗЕ РЕАЛИЗАЦИИ ЦЕЛОГО РЯДА КРУПНОМАСШТАБНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ; УСКОРЕННОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУР. ВО-ВТОРЫХ, СИСТЕМНАЯ РАБОТА ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ СИСТЕМЫ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ. В-ТРЕТЬИХ, РАБОТА НАД КОМПЛЕКСНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ И СОПРОВОЖДЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ, ВНЕДРЕНИЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ.

В настоящее время перед нами стоят стратегические задачи по повышению инвестиционной привлекательности республики, развитию и совершенствованию созданной системы сопровождения инвестпроектов, программ инфраструктурной поддержки бизнеса, развития субъектов инновационной деятельности, в частности технопарков.

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Якутия – один из первых субъектов России, долгосрочная стратегия развития которого была одобрена Правительством Российской Федерации. “Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года” (далее – Схема-2020) учитывает отраслевые стратегии развития ключевых направлений экономики Российской Федерации и является органичной частью Концепции социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года, Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года.

В рамках Схемы-2020 предусматривается формирование в Южной, Западной, Северо-Восточной и Центральной Якутии крупных промышленных узлов, сгруппированных по кластерному типу. Каждый из них основан на эксплуатации широкой базы минеральных ресурсов и формировании соответствующей энергетической и транспортной инфраструктуры.

На основе комплексного подхода развитие существующих базовых отраслей экономики Якутии основано на технологической модернизации: осуществляется переход на подземную добычу алмазов; освоение рудных месторождений золота взамен россыпных; использование новых методов обогащения руд с целью вовлечения более бедных месторождений; углубление переработки сырья в золотосурьмяной, лесной, сельскохозяйственной отраслях, развитие алмазогранительной и ювелирной промышленности.

В настоящее время вопросы развития северных и дальневосточных территорий занимают особое место среди приоритетов Президента и Правительства Российской Федерации, и Республика Саха (Якутия) со своей стремительно развивающейся производственной базой становится одним из ключевых дальневосточных регионов. Отношения с федеральным центром выстраиваются в деловом конструктивном ключе, оказывается поддержка социально-экономическим инициативам республики.

Якутия активно участвует в практическом формировании топливно-энергетических центров востока России на основе развития угольной, нефтяной и газовой промышленности, электроэнергетики. Значительную часть инвестиций в экономику республики составляют инвестиции в топливно-энергетический комплекс, который сегодня занимает второе место по налоговым поступлениям в республиканский бюджет.

Уже сегодня Республика Саха (Якутия) по основным макроэкономическим показателям является ведущим субъектом не только Дальнего Востока, но и России в целом. Благодаря активной инвестиционной политике крупного бизнеса Якутия в этом году впервые повысила свои кредитные рейтинги до инвестиционной категории с прогнозом “Стабильный”, по оценке международного рейтингового агентства Fitch Ratings. Такой инвестиционный рейтинг в России имеют только Москва, Санкт-Петербург и Татарстан.

Также в 2011 году Standard & Poor’s повысил долгосрочный кредитный рейтинг Республики Саха (Якутия) с BB- до BB, а ее рейтинг по национальной шкале – с ruAA- до ruAA, прогноз – “Позитивный”.

По результатам мониторинга социально-экономических показателей развития регионов РФ, проводимого Минрегионом России, в I квартале 2012 года Якутия заняла восьмое место по сводному индексу социально-экономического положения, оставив позади Хабаровский край, Москву, Санкт-Петербург. Республика в десятке лидеров по объему отгруженной продукции на душу населения, на

девятом месте по сводному индексу инвестиционной привлекательности, на втором месте по темпам роста объема строительных работ, на шестом месте по сводному индексу бюджетной системы.

Сегодня в экономике республики достигнуты одни из самых лучших показателей за последние 10 лет. По итогам 2011 года темпы роста по основным позициям превысили среднероссийский уровень. Реальный рост ВРП превысил 6% к 2010 году (по РФ – 4,2%), индекс промышленного производства увеличился на 10,5% (по РФ – на 4,7%). Среди регионов Дальневосточного федерального округа республика находится в числе лидеров по запланированным инвестиционным проектам, что формирует высокий инвестиционный спрос на привлечение дополнительных источников финансирования. Доля инвестиций в ВРП Республики Саха (Якутия) возросла до 35%, что является основным признаком растущей экономики. Растут и объемы иностранных инвести-

190



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ Р. АМГА



СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ций: за 10 лет они увеличились почти в 10 раз – до 1,4 млрд долларов. Удельный вес поступления иностранных инвестиций в Республику Саха (Якутия) составил 14,3% от общего объема по ДФО за 2011 год, это второй показатель по ДФО после Сахалинской области.

Итогом поступательного роста экономики республики стало также увеличение реальных доходов населения на 1,5% (по РФ – на 0,5%), заработной платы – на 6,9% (по РФ – на 3,6%).

Опережающими темпами продолжает расти рождаемость – 16,9‰ против 12,5 в целом по России и 13,1 в среднем по ДФО. Коэффициент смертности также значительно ниже, чем по России и по Дальнему Востоку, – 9,3‰.

Основой транспортной системы республики является железнодорожная линия Беркамит – Томмот – Якутск, которая откроет самый короткий путь с востока на запад Евразийского континента. Сегодня в суровых климатических условиях Якутии ведется эта, по сути, единственная в стране масштабная железнодорожная стройка.

Наряду со строительством железной дороги до Якутска приоритетной задачей является формирование опорной сети автомобильных дорог. Это строительство и реконструкция федеральных автомагистралей “Колыма”, “Лена”, “Вилюй” и региональных “Амга”, “Алдан”. Первые две свяжут Амурскую область, Транссиб и БАМ через Якутию с юга на север с Магаданом, вторые, являясь продолжением друг друга, соединят побережье Охотского моря и Хабаровский край через республику с востока на запад с Иркутской областью.

Одной из черт экономики Якутии, выделяющей ее среди других северных регионов, является масштабное и развитое сельское хозяйство. Помимо традиционных видов деятельности, таких

как скотоводство, коневодство, оленеводство, рыболовство и охота, в республике накоплен ценнейший опыт ведения рискованного земледелия в условиях вечной мерзлоты.

Якутия обладает солидным научным потенциалом. Здесь действует 21 научно-исследовательское учреждение. Среди них уникальные – институты космофизики и физико-технических проблем Севера, единственный в стране и самый крупный в мире Институт мерзлотоведения.

Вузовская наука представлена Северо-Восточным федеральным университетом имени М.К. Аммосова. На сегодняшний день университет в целях интеграции образования, науки и производства обеспечивает высококвалифицированными специалистами растущую экономику всего Дальнего Востока.

Для внедрения инноваций в экономику республики создаются все необходимые инструменты. Уже создана венчурная компания “Якутия”, которая должна начать инвестирование в про-



В РЕСПУБЛИКЕ УДЕЛЯЮТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ВОПРОСАМ ОБРАЗОВАНИЯ



ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ СВФУ

екты, нужные для развития экономики республики. Деятельность технопарка должна быть основана на работе центра коллективного пользования научным и высокотехнологичным оборудованием.

Созданный при Северо-Восточном федеральном университете центр интеллектуальной собственности должен организовать совместную работу с Торгово-промышленной палатой Республики Саха (Якутия) и Федеральной службой по интеллектуальной собственности.

Внедрение новых наукоемких и ресурсосберегающих технологий должно осуществляться через институты развития, создаваемые в рамках инвестиционной стратегии республики для обеспечения взаимодействия государства и бизнеса в развитии экономики республики, – Фонд прямых инвестиций, Центр развития государственно-частного партнерства и Агентство по привлечению инвестиций.

Развитие экономики и внедрение инноваций не являются для республики самоцелью. Основными приоритетами и целью проводимых преобразований остаются повышение уровня и качества жизни населения, достойная заработная плата, образование и здоровье. С качественным изменением структуры экономики республики последовательно решаются поставленные задачи по улучшению качества жизни якутян.

С 2000 года в Якутии реализуется общереспубликанское движение добрых дел “Моя Якутия в XXI веке”, которое не имеет аналогов в Российской Федерации. В рамках программы реализуется строительство социальных объектов в сельской местности, финансирование которого частично осуществляется за счет республиканского бюджета, а остальная часть за счет привлеченных средств. Экономия также достигается за счет привлечения к работам жителей тех населенных пунктов, где

осуществляется строительство социальных объектов. За 2000–2011 годы в Республике Саха (Якутия) построено 745 объектов в сфере образования, здравоохранения, культуры и спорта.

Бюджетные ассигнования на реализацию мероприятий общереспубликанского движения добрых дел “Моя Якутия в XXI веке” в рамках Инвестиционной программы Республики Саха (Якутия) на 2012 год предусмотрены в размере 215 млн рублей. Планируется ввести 51 объект (13 детсадов, 1 школу-сад, 2 школы, 3 спортзала, 3 многофункциональных объекта культуры и спорта, 18 объектов культуры и др.). В 2013 году запланировано увеличение бюджетных ассигнований на реализацию аналогичных мероприятий до 300 млн рублей. В этом году на всей территории Российской Федерации открывается 56 новых школ, из них 12 – в нашей республике (более 20%). Этот факт красноречиво говорит о социальной направленности бюджета республики.



НЕРЮНГРИНСКИЙ УГОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ

Доступность и равные возможности получения качественного образования реализуются через многообразие типов и видов образовательных учреждений, образовательных программ. Так, учитывая особенности национального уклада жизни коренных малочисленных народов Севера, в местах их компактного проживания действуют 9 кочевых школ. В целях приобщения детей к сельскохозяйственному труду в республике работают 46 агрошкол. В целях привлечения и закрепления специалистов в сельских образовательных учреждениях разработан комплекс мер, включающий в себя материальную поддержку, обеспечение жильем и иные социальные льготы.

В республике приняты концепции развития дошкольного образования республики на предстоящие пять лет и инвестиционного проекта строительства и реконструкции дошкольных образовательных учреждений на 2012–2016 годы. Для реализации последней подписаны два меморандума с Международным банком реконструкции и развития и Фондом развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Сегодня реализуется программа газификации населенных пунктов, направленная на создание условий для устойчивого роста экономики сельских и промышленных улусов республики, обеспечивающего повышение уровня жизни населения, улучшение экологической обстановки, повышение надежности функционирования газотранспортной системы и энергоснабжения населенных пунктов республики. Газификация – один из важнейших факторов улучшения условий жизни сельского населения республики, увеличения производства сельскохозяйственной продукции, повышения надежности газоснабжения населенных пунктов республики, снижения себестоимости тепловой энергии за счет рационального использования топливных ресурсов. Уровень газификации населения возрос с 24 до 29% в 2011 году, доля котельных на газовом топливе – с 19 до 25%.



Стратегически важным представляется осуществление актуальной национальной политики развития Арктики, которая предусматривает решение долгосрочных задач активизации разведки и разработки нефтегазовых месторождений на побережье и континентальном шельфе северных и дальневосточных регионов России. Освоение новых месторождений уже в среднесрочной перспективе приведет к значительному увеличению грузопотоков в районе Арктики и дальневосточных морях.

С приходом железнодорожной линии Беркакит – Томмот – Якутск на левый берег р. Лены (в среднем ее течении под Якутском) с гарантированными глубинами от 2,9 м и более судового хода образуется очень перспективный меридиональный транспортный коридор из АТР в Европу: Китай – Россия (Благовещенск – Сковородино – Якутск – Тикси (Севморпуть)) – Западная Европа, который обеспечит самый короткий на Евразийском континенте путь с востока на запад.

Необходимо отметить, что достижение целей развития Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока обеспечивается через понимание и решение следующих проблем:

- определение ключевых отраслевых точек роста и развития в социально-экономической структуре Северного региона;
- поиск экономически эффективных способов энергетического обеспечения бытовой и производственно-хозяйственной деятельности, включая автономные альтернативные и нетрадиционные источники энергии;
- кадровое обеспечение, в том числе с использованием нетрадиционных способов укомплектования контингента рабочих и служащих предприятий, возводимых на Севере и в приравненных к нему регионах;
- поиск форм повышения заинтересованности в закреплении работников, уже проживающих в северных и приравненных к ним условиях;
- стимулирование развития малого бизнеса и частного предпринимательства;
- создание организационных форм, способных интегрировать традиционные промыслы прежних хозяйственных укладов коренных народов Севера с современными технологическими укладами, использующими автономные источники энергии, в том числе на прогрессивных топливных элементах.

Комплексное решение поставленных задач позволит удовлетворить основные потребности и интересы людей, посвятивших себя жизни в районах Крайнего Севера.

В связи с этим строить систему стратегических целей государственной политики, реализуемой в северных регионах страны, в том числе в Республике Саха (Якутия), целесообразно исходя из потребностей населения, проживающего на территории региона.

С данной точки зрения выделяются следующие приоритеты.

СОЗДАНИЕ КОМФОРТНЫХ УСЛОВИЙ ПРОЖИВАНИЯ

Имеется в виду обеспечение основных физиологических потребностей людей и создание условий, не просто пригодных для жизни, а обеспечивающих комфортность проживания, несмотря на суровый климат и транспортную удаленность.

Одним из важных факторов развития северных территорий страны является транспортное сообщение. Как известно, в любой стране дороги были и остаются важным показателем экономики. Плохи дороги – плохи дела в экономике.

Автомобильный транспорт играет большую роль в освоении малонаселенных районов: во-первых, он способен обеспечить перевозку грузов при меньших затратах, во-вторых, дорожное строительство сопутствует всем видам работ по освоению сельскохозяйственных территорий, разработке больших месторождений, строительству новых крупных промышленных районов.

Действующее законодательство требуется дополнить понятием “сезонные автомобильные дороги”, поскольку при их помощи обеспечиваются перевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях в условиях отсутствия автомобильных дорог круглогодичного действия.

Не стоит забывать и о воздушном транспорте, который является “дорогой жизни” для многих населенных пунктов Республики Саха (Якутия). Даже там, где, казалось бы, существует альтернатива воздушному – водный транспорт, необходимо сохранить существующую транспортную инфраструктуру аэропортов. Наглядный пример: закрытие аэропорта в пос. Тикси заметно скажется на оперативности транспортного сообщения с поселком, и, как следствие, сократятся пассажирские и грузовые перевозки.

Существующая система субсидирования из федерального бюджета авиаперевозок с Дальнего Востока в европейскую часть страны и в обратном направлении не позволяет в равной степени пользоваться предоставленной льготой жителям отдаленных районов Республики Саха (Якутия). Для осуществления магистрального перелета в европейскую часть России пассажирам сначала необходимо добраться от места постоянного проживания до районного центра, а затем до узлового аэропорта (в основном до Якутска, Мирного и Полярного). При этом стоимость проезда от места проживания до “выходного” аэропорта сопоставима (иногда и превышает) со стоимостью перелета из Якутска в Москву.

В данном случае для многих регионов России одним из приемлемых решений явилось бы обнуление ставки налога на добавленную стоимость на услуги перевозки пассажиров на внутрирегиональных маршрутах. Это касается как авиационного, так и речного видов транспорта.

Рост цен на нефтепродукты, в связи с превышением фактической инфляции над официально установленными индексами-дефляторами, влияет на удорожание “северного завоза”, что, в свою очередь, является дестабилизирующим фактором для социально-экономического развития районов Крайнего Севера и приводит к прямым убыткам регулируемых энергоснабжающих предприятий. Необходимо возмещение затрат на топливо, если оно дороже установленных нормативов. В 2012 году данный перерасход в Республике Саха (Якутия) составил 1,8 млрд рублей.

Методика распределения поступлений от акцизов на нефтепродукты, направляемых в бюджеты субъектов России на развитие дорожного хозяйства, требует усовершенствования путем введения повышающих коэффициентов за отдаленность и труднодоступность территории региона.

Необходимо отметить проблемы жилищно-коммунального хозяйства, которые по сравнению с центральными регионами России на Севере выражены более остро.

В этом году объем государственной поддержки ЖКХ увеличен на 8% – до 17 млрд рублей. Благодаря этому население продолжает уплачивать в среднем лишь 43% от себестоимости коммунальных услуг, а в северных и арктических районах – от 7 до 31%. Следует также отметить, что за счет республиканского бюджета возмещаются 60% расходов на ЖКХ, в то время как в целом по России данный показатель составляет всего 12%.

В связи с невозможностью выполнения требований Федерального закона от 21 июля 2007 года №185-ФЗ “О Фонде содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства” о создании частных управляющих компаний и частных коммерческих организаций коммунального комплекса в арктической зоне Республики Саха (Якутия) соответствующие районы не могут попасть в федеральную адресную программу капитального ремонта многоквартирных домов.

Целесообразно продлить период деятельности Фонда содействия реформированию жилищно-коммунального хозяйства для дальнейшего решения проблемы переселения граждан из ветхого жилья. К сожалению, этот вопрос остался нерешенным и не определен механизм деятельности фонда до 2015 года.

Необходимо урегулировать вопрос перекрестного субсидирования локальной энергетики. В 2012 году объем перекрестного субсидирования, то есть нагрузка на основных потребителей за счет удешевления локальной энергетики, составляет 4 млрд рублей.

Целесообразно увеличить норматив предельной стоимости 1 кв. м общей площади жилого помещения при строительстве жилых домов с применением энергосберегающих технологий, учитывая при этом особенности Якутии. Противоречия в этих нормативах создают определенные сложности в получении субсидии из федерального бюджета для решения задач по предоставлению жилья.

СОХРАНЕНИЕ ТРАДИЦИОННОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА

Сохранение традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Севера является одним из приоритетных направлений государственной политики. Необходимо установить возможность предоставления земельных участков сельскохозяйственного назначения, занятых оленьими пастбищами, коренным малочисленным народам Севера, их объединениям, осуществляющим традиционное природопользование, в безвозмездное постоянное (бессрочное) пользование.

Требуется установить правовые основы государственного регулирования в сфере северного оленеводства, включая предоставление из федерального бюджета субсидий для финансирования расходов на восстановление, систематизацию, землеустройство и геоботаническое обследование оленьих пастбищ.

Для учета особенностей северных регионов при принятии решений, связанных с установлением условий осуществления охоты, целесообразна передача субъектам Российской Федерации отдельных полномочий в сфере охотничьего хозяйства в части:

- утверждения правил охоты на основании общедоделеральных ограничений и требований к охоте и сохранению охотничьих ресурсов;
- установления для субъектов Сибирского и Дальневосточного федеральных округов порядка утверждения квот добычи объектов промысловой охоты;
- отмены в местностях традиционного расселения и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов Севера порядка предоставления земельных участков и лесных участков для осуществления видов деятельности в сфере охотничьего хозяйства по результатам аукционов, а также освобождения индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, ведущих свою деятельность в сфере охотничьего хозяйства в районах Крайнего Севера, от единовременной платы при заключении охотхозяйственных соглашений.

Действующее законодательство о рыболовстве также не совсем отвечает потребностям жителей районов Крайнего Севера. Установленные Федеральным законом от 20 декабря 2004 года № 166-ФЗ "О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов" долевой принцип распределения промышленных квот в пресноводных водных объектах и заявительный принцип предоставления водных биологических ресурсов в пользование лицам, относящимся к коренным малочисленным народам Севера, Сибири и Дальнего Востока, фактически лишили их возможности обеспечить себя рыбой, которая является одним из основных источников пропитания на Севере.

Необходимо усовершенствовать методику расчета возмещения населению ущерба от природных катаклизмов. Хотя Республика Саха (Якутия) имеет очень большой опыт в этом направлении, но совершенной методики, учитывающей все особенности регионов, в России нет.

РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ

Создавая условия, обеспечивающие комфортность проживания людей на Севере, необходимо также активно решать проблемы, бытующие в социальной сфере.

Основным приоритетом является привлечение трудовых ресурсов, а также улучшение демографической ситуации, в частности преломление тенденции оттока населения из районов Крайнего Севера, а также исключение норм, ухудшающих положение неработающих пенсионеров по сравнению с работающими, которым при проведении отпуска за границей производится оплата стоимости проезда

в пределах территории Российской Федерации. Реализация данных целей требует принятия новой редакции Закона Российской Федерации “О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях” и внесения изменений в главу 50 Трудового кодекса Российской Федерации “Особенности регулирования труда лиц, работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях”.

Установленные на территории всей Российской Федерации единые нормативы в сфере здравоохранения недостаточно полно учитывают низкую плотность населения в северных территориях.

В Республике Саха (Якутия) объемы оказания стационарной медицинской помощи в год на одного жителя превышают установленные федеральные нормативы, что объясняется региональными особенностями: обширностью территории, малочисленностью населенных пунктов, их труднодоступностью, сложной транспортной схемой, значительными расстояниями между населенными пунктами, их удаленностью от районных центров. Все это создает особые условия для функционирования и развития здравоохранения. Поэтому необходимы малокомплектные учреждения здравоохранения для сохранения доступности медицинской помощи. Также необходимо учесть, что для малокомплектных медицинских организаций норматив финансового обеспечения деятельности в сфере охраны здоровья граждан должен учитывать затраты, не зависящие от количества обслуживаемого населения.

В 2009–2010 годах был осуществлен переход учреждений бюджетного сектора экономики республики на новые системы оплаты труда, адаптированные к современным экономическим условиям. При этом количество работников с заработной платой ниже прожиточного минимума не уменьшается, а установленный минимальный размер оплаты труда составляет 76% от прожиточного минимума. В структуре фонда оплаты труда доля средств на премирование незначительна, что не позволяет реализовать стимулирующую функцию заработной платы. При этом допускаются неэффективные расходы, в том числе вызванные высоким удельным весом аппарата управления и обслуживающего персонала.

Особенности республики, характерные для большинства северных регионов страны (большая площадь территории, низкая плотность населения, потребность в санитарной авиации, высокие авиатарифы), делают организацию оказания специализированной (санитарно-авиационной) и скорой медицинской помощи высокозатратной для бюджета субъекта Российской Федерации.

СОЗДАНИЕ НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ

Повышение благосостояния каждого конкретного человека невозможно без наличия устойчивого источника дохода. В данном случае одной из первоочередных задач государства является предоставление человеку возможности получить такой доход, а именно создание рабочих мест и развитие малого и среднего предпринимательства.

Реализация ряда крупномасштабных инвестиционных проектов в рамках Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики до 2020 года помимо капитальных вложений предполагает создание рабочих мест, где запланировано задействовать местные трудовые ресурсы.

Необходимо отметить, что при создании рабочих мест нельзя допускать кратную дифференциацию в размерах заработной платы между разными сферами экономики. Поэтому важнейшей целью социальной политики остается для нас снижение материального неравенства населения.

С другой стороны, человеку необходимо предоставить возможность зарабатывать самостоятельно. В данном случае задача государства – создать и обеспечить благоприятные условия для развития и повышения конкурентоспособности малого и среднего предпринимательства на территории Республики Саха (Якутия). В этих целях будут увеличены объемы Залогового фонда Респу-

блики Саха (Якутия) до 2 млрд рублей к концу 2013 года и до 4 млрд рублей к 2016 году. При этом должна упрощаться система налогообложения малого и среднего бизнеса, а механизмы предоставления этих условий должны быть четкими, понятными и более доступными.

Качественно будет усилена поддержка сельского хозяйства и экономики села в целом в рамках разрабатываемой программы комплексного развития села на 2013–2016 годы.

Предусматривается реализация мер не только по устойчивому функционированию сельхозпроизводства, но и по формированию качественно нового уровня жизни сельского населения. Среди них развитие инженерной инфраструктуры и благоустройства поселений, улучшение качества и комфортности жилья, повышение транспортной доступности, закрепление кадров, совершенствование социальной инфраструктуры, поддержка предпринимательских, социально ориентированных и общественно значимых инициатив в сельской местности.

Кроме того, в рамках мероприятий Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года по закреплению трудоспособного населения и привлечению высококвалифицированных кадров необходимо восстановить механизмы прямой поддержки людей, проживающих на Дальнем Востоке.

Исходя из ориентиров, установленных указами Президента России, на повышение средней заработной платы работников бюджетной сферы Республики Саха (Якутия), по предварительным расчетам, необходимо изыскать в течение пяти лет около 107 млрд рублей. Обеспечить указанные объемы при уровне реальной бюджетной обеспеченности республики, равной 60%, за счет собственных доходов будет очень сложно.

Для решения поставленных задач целесообразно провести работу по целевому выделению средств на обеспечение сбалансированности бюджетов субъектов России с определением единых механизмов реализации указов Президента России, касающихся долгосрочной государственной экономической и социальной политики.

РАЗВИТИЕ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Первым этапом консолидации основных мероприятий по развитию сельской местности стала Президентская программа социально-экономического развития села Республики Саха (Якутия) на 2002–2006 годы. Следующим этапом консолидации мероприятий в сельской местности стала Государственная целевая программа социально-экономического развития села Республики Саха (Якутия) на 2007–2011 годы. Сегодня в целях решения основных проблем в сельском хозяйстве и на сельских территориях утверждена Государственная программа Республики Саха (Якутия) “Развитие сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2012–2016 годы”. По действующим механизмам государственной поддержки существует 67 направлений, 133 ставки субсидий, сохранено порядка 50 направлений и 95 ставок субсидий.

Следующим этапом и основой комплексного развития села является Указ Президента Республики Саха (Якутия) от 27 сентября 2012 года №1644 “О комплексных мерах по развитию села в Республике Саха (Якутия)”.

В целом указ направлен на повышение уровня жизни сельского населения республики как комплексного показателя, определяющего степень удовлетворения основных потребностей и интересов людей. Проблема уровня жизни включает в себя не только экономические, но и социальные аспекты.

В связи с этим в республике 2013 год объявлен Годом села, определены основные направления комплексных мер по развитию села. Отдельным блоком выделены мероприятия по обеспе-

чению устойчивого функционирования сельхозпроизводства, начнется реализация программ государственной поддержки начинающих фермеров и семейных животноводческих ферм в размере не менее 100 млн рублей, в том числе на приобретение сельскохозяйственных животных.

Кроме того, предстоит усилить работу по развитию интенсивного кормопроизводства и восстановлению мелиоративных систем, по созданию машинно-технологических станций в форме сельскохозяйственных кооперативов в крупных животноводческих районах республики, по формированию устойчивой системы сбыта сельскохозяйственной продукции и продовольственных товаров местного производства через механизм сельскохозяйственной кооперации, по созданию эффективного залогового фонда для привлечения заемных средств сельскохозяйственными товаропроизводителями в целях расширения производства.

В перспективе ключевым моментом развития агропромышленного комплекса будет размещение сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий в точках роста промышленных комплексов республики. В Ленском районе уже началась реализация инвестиционного проекта “Агрогородок Витим”. Аналогичные проекты планируется осуществить также в поселках Томмот, Пеледуй, Нижний Бестях.

Таким образом, поэтапная реализация Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года демонстрирует рост экономических показателей в промышленных отраслях, тем самым предоставляя нам возможность перейти к следующему стратегическому шагу в развитии Республики Саха (Якутия) – к сохранению трудовых ресурсов на Севере.

Главным итогом реализации всех принятых программных документов – и Концепции социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года, и Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года, и Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года и др. – должно стать не только развитие экономики страны, но и достижение высокого уровня благосостояния населения.

Таким образом, стратегической целью государственной политики должно стать инновационное социально-экономическое развитие республики. Указанные точки роста и развития в совокупности позволят качественно повлиять на уровень жизни, сохранить и привлечь дополнительные трудовые ресурсы в северные и дальневосточные регионы России, в перспективе – снизить геополитические риски на Дальнем Востоке. Именно от уровня жизни зависит сохранение трудовых ресурсов на Севере и, как следствие, устойчивое развитие северных территорий.

РОЛЬ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) В МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ

**Валентина Ильинична
Кондратьева**

И.О. МИНИСТРА ЭКОНОМИКИ
И ПРОМЫШЛЕННОЙ ПОЛИТИКИ
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)



МОДЕРНИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ ЯКУТИИ ОСНОВЫВАЕТСЯ
НА РЕАЛИЗАЦИИ НАШИХ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ:
УНИКАЛЬНОЙ МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВОЙ БАЗЫ, ЧИСТОЙ ЭКОЛОГИИ,
ОТНОСИТЕЛЬНО МОЛОДОГО НАСЕЛЕНИЯ.

ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ МОДЕРНИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ – СОЗДАНИЕ
КОМФОРТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ НА ОСНОВЕ СОЗДАНИЯ
НОВЫХ ТОЧЕК ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И ПРИВЛЕЧЕНИЯ В РЕСПУБЛИКУ
МАСШТАБНЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ.

В ЦЕЛЯХ ФОРМИРОВАНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ
ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КЛАСТЕРОВ НЕОБХОДИМО ПОДДЕРЖАТЬ
ИНИЦИАТИВУ РЕСПУБЛИКИ ПО СОЗДАНИЮ НА ТЕРРИТОРИИ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ОСОБЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЗОН ПРОМЫШЛЕННО-
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО И ТЕХНИКО-ВНЕДРЕНЧЕСКОГО ТИПОВ.

В рамках принятой системы планирования социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) реализуется комплекс взаимосвязанных документов долгосрочного, среднесрочного и краткосрочного планирования, направленных на обеспечение устойчивого роста благосостояния населения и развития экономики республики.

С 2007 года в республике реализуется долгосрочный стратегический документ, разработанный по поручению Президента Российской Федерации В.В. Путина, – Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года (далее – Схема-2020) (одобрена Правительством Российской Федерации, протокол №5 от 08.02.2007).

В соответствии со Схемой-2020 в республике планомерно реализуется ряд **крупных инвестиционных проектов**, направленных на модернизацию экономики, активно ведется строительство объектов социальной инфраструктуры.

По итогам первого этапа реализации Схемы-2020 социально-экономическое развитие Республики Саха (Якутия) характеризуется реальным ростом основных макроэкономических показателей: валовой региональный продукт в 2011 году возрос на 18% к 2006 году, промышленное производство – на 18%, доходы населения – на 21%, численность зарегистрированных безработных сократилась по сравнению с 2006 годом на 29,3%. Инвестиции в основной капитал за 2007–2011 годы составили 766 млрд рублей. Собственные доходы госбюджета в 2011 году возросли в 2 раза к 2006 году.

Модернизация экономики Якутии основывается на реализации наших конкурентных преимуществ: уникальной минерально-сырьевой базы, чистой экологии, относительно молодого населения.

Основная цель **модернизации экономики республики** – создание комфортных условий для жизни людей на основе создания новых точек экономического роста и привлечения в республику масштабных отечественных и зарубежных инвестиций.

Планируется создание новых подотраслей горнодобывающей промышленности и топливно-энергетического комплекса: нефтедобычи и нефтепереработки, углехимии, добычи железных руд и металлургического производства, газопереработки и газохимии, добычи урановых руд.

Реализация этих проектов сопряжена с ускоренным развитием транспортной и энергетической инфраструктуры.

В результате реализации Схемы-2020 валовой региональный продукт республики к 2020 году реально увеличится в 3,3 раза по отношению к 2006 году.

Завершено строительство I этапа нефтепроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан, активно ведется обустройство Талаканского, Алинского, Средне-Ботуобинского и других нефтегазоконденсатных месторождений.

Продолжаются геолого-разведочные работы на Чаяндинском газовом месторождении. Определены стратегические ориентиры по реализации на территории республики Восточной газовой программы: в 2014 году – начало разработки нефтяной оторочки, в 2016 году – подача первого газа и завершение строительства газопроводной системы Якутский центр газодобычи – Хабаровск.

Ключевым проектом структурной модернизации экономики республики является инвестиционный проект “Комплексное развитие Южной Якутии”, который вошел в стадию практической реализации.

В составе южноякутского мегапроекта планируется построить семь крупных промышленных объектов: Канкунскую ГЭС мощностью до 1000 МВт, Эльконский горно-металлургический комбинат (добыча и обогащение урановой руды), Тарыннахский и Таежный горно-обогачительные комбинаты, сгруппированные в Южно-Якутское горно-металлургическое объединение (добыча и переработка железной руды), Инаглинский угольный комплекс (производство коксового концентрата), Селигдарский горно-химический комбинат (добыча фосфорсодержащих руд и производство фосфатных удобрений), Якутский центр газодобычи (добыча и переработка газа и получение продуктов газохимии и гелия). Будет создана необходимая дорожная и энергетическая инфраструктура.

На его реализацию с 2007 года уже направлено 24,4 млрд рублей, в том числе за счет Инвестиционного фонда РФ – 7,4 млрд рублей. В настоящее время готова проектная документация по автомобильным и железным дорогам, продолжается проектирование объектов промышленности и электросетевой инфраструктуры. Добыты первые тонны угля на уникальном Эльгинском месторождении. Завершено проектирование и начато строительство Инаглинского угольного комплекса.

В структуре экономики региона сокращается доля алмазодобычи, увеличивается доля топливно-энергетического комплекса. И это не восстановление докризисного уровня, а совершенно новое качество роста – диверсификация экономики и формирование мощного нефтегазового сектора.

На среднесрочную перспективу принят документ “Основные направления развития Республики Саха (Якутия) на 2012–2016 годы”, где отражены задачи по модернизации всех секторов экономики и социальной сферы, технологическому обновлению производства, повышению качества товаров и услуг, внедрению новых технологий, позволяющих сократить затраты, развитию человеческого капитала.

Задачи социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на долгосрочную перспективу определены в Программе социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года.

Программа-2030 является региональной программой реализации Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года.

В течение последних лет в Якутии активно создаются **условия для внедрения инноваций**.

Утверждена государственная программа Республики Саха (Якутия) “Научно-техническое и инновационное развитие Республики Саха (Якутия) на 2012–2016 годы”.

Внесены изменения в Закон Республики Саха (Якутия) “О науке и государственной научно-технической политике” в части создания бюджетными научными и образовательными учреждениями хозяйственных обществ в целях практического применения (внедрения) резуль-

татов интеллектуальной деятельности. Утверждена Концепция научно-технической и инновационной политики Республики Саха (Якутия) на период до 2015 года и основных направлений до 2030 года.

Создан Арктический инновационный центр Северо-Восточного федерального университета. Налаживается выпуск теплоизоляционных материалов. С ОАО "РОСНАНО" отрабатываются проекты по замещению ввозимого топлива. Мы продвинулись и в создании новых материалов, функционирующих в условиях низких температур.

Актуальное направление инноваций в нашей республике – это внедрение энергосбережения, использование

Требуется формирование конкурентоспособного ядра промышленного производства **на основе конструктивного партнерства между государством, бизнесом и обществом.**

Республика Саха (Якутия) уделяет серьезное внимание вопросу привлечения инвестиций в экономику региона. Разработана инвестиционная стратегия, внедряющая стандарты деятельности органов власти по формированию благоприятного инвестиционного климата на территории республики. Одним из направлений поддержки инвестиционной деятельности станет формирование инвестиционной инфраструктуры, предусматривающей создание таких реги-



РАЗРАБОТКА НАКЫНСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ (АК "АЛРОСА")



ТАЛАКАНСКОЕ НЕФТЕГАЗОКОНДЕНСАТНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

альтернативных источников энергии. Этот комплекс вопросов можно полностью реализовать "от идеи до внедрения", создавая полностью автономные поселки.

Необходимо утвердить на уровне Правительства Российской Федерации меры государственной поддержки по формированию пилотных зон энергосбережения в арктических районах страны со строительством энергоэффективных жилых домов и социальных объектов.

Необходимо пересмотреть подходы и **расширить сферу применения различных институтов** на территориях, где это необходимо и позволит ускорить должные социально-экономические процессы.

На Дальнем Востоке **не создано ни одной особой экономической зоны** таких типов, которые непосредственно направлены на модернизацию экономики.

В Якутии наиболее перспективно создание особой экономической зоны в гранильном и ювелирном производстве. Одним из существенных условий для реализации проекта является создание специализированного таможенного поста, решение по которому неоправданно затянулось.

В целях формирования конкурентоспособных региональных производственных кластеров необходимо поддержать инициативу республики по созданию на территории Дальнего Востока особых экономических зон промышленно-производственного и технико-внедренческого типов.



СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ональных институтов развития, как ОАО Венчурная компания "Якутия", Фонд прямых инвестиций на базе существующей компании – ОАО "Республиканская инвестиционная компания", Центр развития государственно-частного партнерства Республики Саха (Якутия).

Ключевым звеном в работе с инвесторами станет Агентство по привлечению инвестиций, в основе деятельности которого будет предоставление информационно-консалтинговых услуг инвесторам по системе "одного окна".

Понимая важность формирования правовой основы инвестиционной деятельности на территории региона, а также наличия легитимных прозрачных и понятных механизмов ее поддержки, правительство подготовило новую редакцию Закона Республики Саха (Якутия) "Об инвестиционной деятельности в Республике Саха (Якутия)". Законопроект закрепляет равные права при осуществлении инвестиционной деятельности, гласность и открытость в обсуждении и принятии решений по инвестиционным проектам.

Инвесторы могут претендовать на следующие виды поддержки: визовую поддержку иностранным инвесторам, предоставление налоговых льгот либо инвестиционных налоговых кредитов, государственных гарантий, льготное предоставление земельных участков, участие в формировании инфраструктуры для реализации инвестиционных проектов, оказание информационной, методической и организационной помощи.

Разработан и одобрен Правительством Республики Саха (Якутия) проект закона РС(Я) "Об участии Республики Саха (Якутия) в инфраструктурных проектах государственно-частного партнерства". Принятие данного закона будет способствовать улучшению инвестиционного климата в Республике Саха (Якутия), позволит сформировать прозрачные

механизмы привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты республики.

Малый и средний бизнес – основа экономической и социальной стабильности, без него немыслимо формирование среднего класса, который составляет фундамент гражданского общества.

Предпринимательский ресурс способен эффективно развиваться, мобильно диверсифицироваться, обеспечивать создание новых рабочих мест и качественно влиять на уровень жизни населения, способствовать формированию рыночной инфраструктуры и вести поиск принципиально новых инновационных способов развития.

Для того чтобы малый бизнес действительно стал соответствовать роли, отводимой ему в новой экономике, мы должны создавать стимулы для массового прихода бизнеса прежде всего в отрасли реальной экономики.

Необходимо в целях поддержки инновационных предприятий внести изменения в законодательство Российской Федерации в части отмены налога на прибыль предприятиям малого и среднего бизнеса, осуществляющим деятельность по разработке и реализации инновационных проектов, до выхода таких проектов на проектную мощность.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОПЕРЕЖАЮЩЕЙ МОДЕРНИЗАЦИИ И ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕГИОНОВ СЕВЕРА*



Егор Григорьевич Егоров

ДИРЕКТОР НИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
СЕВЕРА СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО
УНИВЕРСИТЕТА, ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК,
ПРОФЕССОР

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА МОДЕРНИЗАЦИИ И ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ, БЕЗУСЛОВНО, ИМЕЕТ РЕГИОНАЛЬНЫЙ КОМПОНЕНТ, КОТОРЫЙ ДОЛЖЕН БЫТЬ ЗНАЧИТЕЛЬНО БОЛЕЕ ВЫРАЖЕННЫМ ДЛЯ СЕВЕРА РОССИИ.

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ ТРЕБУЕТСЯ ЭФФЕКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ЦЕЛОГО КОМПЛЕКСА НАУЧНЫХ, ТЕХНИЧЕСКИХ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ, ЭКОНОМИЧЕСКИХ, СОЦИАЛЬНЫХ, ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И ПРАВОВЫХ ПРОБЛЕМ, НЕОСУЩЕСТВИМОЕ БЕЗ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СТАБИЛЬНО ДЕЙСТВУЮЩЕЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИННОВАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ НА ОСНОВЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРЕХ ОСНОВНЫХ УЧАСТНИКОВ ИННОВАЦИОННОГО ПРОЦЕССА: НАУКИ, БИЗНЕСА И ГОСУДАРСТВА.

ПО МНЕНИЮ АВТОРА, В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ВОЗНИКАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ И ВОЗМОЖНОСТЬ НОВОЙ РАЗРАБОТКИ СПЕЦИАЛЬНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ МОДЕРНИЗАЦИИ И ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) С УЧАСТИЕМ НАУКИ, ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТРУКТУР И ЧАСТНОГО БИЗНЕСА.

* Статья составлена на основе доклада автора на межрегиональной научно-практической конференции "Модернизация и инновационное развитие экономики регионов северо-востока России", Якутск, август 2011 года.

Модернизация и инновационное развитие экономики составляют главный курс, ведущий к превращению Российской Федерации в сильную, процветающую и привлекательную страну и кардинальному повышению качества жизни ее многонационального народа. Развернутая программа решения этой стратегической задачи дана в Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации до 2020 года. В частности, ею предусмотрено повышение доли инновационного сектора ВВП с 10,9 (2007 год) до 18% (в 2020 году).

Однако успешная реализация политики всесторонней модернизации и ускоренного перевода российской экономики на путь инновационного роста в течение ближайших десятилетий представляется весьма сложной и комплексной народно-хозяйственной проблемой. Во-первых, современный стартовый модернизационный и инновационный уровень экономики страны оценивается как низкий. Во-вторых, в новом российском демократическом обществе с молодой рыночной экономикой еще не созданы рациональные экономические и социальные отношения, для их полного обновления и цивилизационного развития необходимы не только инновационные организационно-экономические механизмы и методы, но и смена поколений населения. В-третьих, более половины жизненного пространства и значительная часть национальной экономики государства представлены северными регионами с суровыми природно-климатическими условиями и крайне неблагоприятными факторами хозяйствования и жизнедеятельности населения. И для них вдвойне-втройне актуальны и необходимы адекватно высокие потенциалы науки, технологии и организации регионального общественного воспроизводства.

Модернизация и инновационное развитие экономики – это две экономические категории и самостоятельные процессы, которые проявляются и осуществляются как последовательно, так и взаимосвязанно в зависимости от этапов роста технологического уклада общества и характера проводимой государственной политики. Модернизация экономики означает в широком смысле совершенствование и обновление производительных сил и производственных отношений, а в конкретном содержании – обновление средств и предметов труда, основных и оборотных фондов, технологий, форм и методов организации производства и труда, а также реконструкцию и расширение производственных мощностей, цехов и предприятий. Инновационное развитие экономики означает открытие новых законов и закономерностей, создание новых знаний и идей, внедрение и использование принципиально новых видов техники и технологий, форм и методов организации производства и труда, и наконец, новых способов развития производительных сил и производственных отношений в обществе и экономике. Следовательно, сначала должна быть осуществлена модернизация экономики, а затем на ее основе или как ее продолжение должно происходить инновационное развитие экономики. Но, к сожалению, общественно-экономические процессы не происходят только эволюционно, естественно, историческим путем, равномерно и динамично. Для них характерны цикличность, скачкообразность и даже прерыви-

мость в силу разных природных стихийных явлений, революционных событий, войн и экономических кризисов.

Бесспорно, Россия после Октябрьской революции и в постсоветское время существовала и развивается в крайне сложных исторических и социально-экономических условиях и для нее в целом характерен революционный путь общественно-экономических преобразований. В частности, в последние два десятилетия, по существу, революционным путем страна перешла от социализма к капитализму, от планово-централизованной к свободной рыночной экономике. И естественно, она попала в системный кризис, который углубился в результате мирового финансово-экономического кризиса.

Несмотря на это, Россия не только выживает, но и развивается благодаря прежде всего двум своим национальным преимуществам: во-первых, терпеливости, выносливости и патриотизму многомиллионного российского народа, во-вторых, наличию огромного природного богатства и природной ренты. При этом первый фактор является постоянно действующим и, можно считать, растущим по мере укрепления единства, повышения культурно-технического уровня и благосостояния народа. Второй фактор следует расценивать как неустойчивый и постепенно исчерпаемый источник экономического роста.

Таким образом, исходя из объективных закономерностей развития общества и его экономики, необходимо было провести их модернизацию в процессе переходного периода или хотя бы после финансового кризиса 1998 года, когда почти в течение 10 лет происходил экономический рост. В этом случае к настоящему времени были бы созданы благоприятные условия, в том числе высокий интеллектуальный потенциал и материально-техническая база, для ускоренного перехода на инновационный путь общественно-экономического прогресса. Следует сослаться на авторитетное мнение академика А.Г. Аганбегяна: "...чтобы внедрять инновации, необходима соответствующая техническая база... Обновление фондов и внедрение инноваций требуют также обновления кадров"¹.

Вместе с тем в современных конкурентных условиях мировой экономики и ее глобализации Россия оказалась перед необходимостью одновременного осуществления модернизации и инновационного развития экономики. Руководство государства решило проводить именно такую комплексную политику. Для этого были созданы Комиссия по модернизации и технологическому развитию экономики России во главе с президентом Д.А. Медведевым в 2009 году и Правительственная комиссия по высоким технологиям и инновациям во главе с В.В. Путиным в 2010 году.

Можно отметить, что комплексная экономическая политика будет более результативной при условии оптимального сочетания двух ее компонентов: модернизации и инновации, которые, в свою очередь, могут иметь различные варианты и способы. Например, в отдельных отраслях и производствах следует проводить сначала все-таки модернизацию основных фондов и технологий, затем вне-

1. Аганбегян А.Г. Уроки кризиса: России нужна модернизация и инновационная экономика // ЭКО. 2010. №1. С. 34–60.

дять инновационные процессы, а в других – одновременно внедрять оба направления. Также могут быть обеспечены условия для первоочередного создания инновационных технологий для предприятий, что потом послужит основой для более широкой модернизации отрасли и экономики.

Государственная политика модернизации и инновационного развития экономики страны, безусловно, имеет региональный компонент, который должен быть значительно более выраженным для регионов Севера. По объективным причинам (трехкратное удорожание производства и жизнедеятельности людей) модернизация и инновационное развитие нужны северным регионам “в кубе”. И не-

вационными идеями и действиями. Поэтому считаем, что эти научные разработки института сохраняют свою актуальность. Неотложная необходимость модернизации экономики была обусловлена решающей ролью создания новой, более качественной и мощной материально-технической базы, адекватной рыночным экономическим отношениям, способной повысить эффективность производства и его конкурентоспособность.

Модернизация региональной экономики рассматривалась как стратегический способ осуществления структурной, технологической и организационной перестройки экономики на основе научно-технического прогресса и при-



ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА



ТАЛАКАНСКОЕ НЕФТЯНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

случайно Республика Саха первой среди регионов решила проводить политику модернизации своей экономики – еще в 1996 году, которая не была реализована в результате финансового кризиса 1998 года.

Институт региональной экономики Севера по инициативе и заданию Президента Республики Саха (Якутия) М.Е. Николаева в 1996 году разработал “Концепцию модернизации региональной экономики: Якутия – XXI век”, одобренную постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) от 18 октября 1996 года №421 и постановлением Президиума СО РАН от 24 февраля 1997 года №52. В то время идею модернизации экономики поддержали и другие регионы страны. В частности, Институт социально-экономических исследований УНЦ РАН в 1998 году разработал Концепцию социально-экономического развития Республики Башкортостан до 2005 года (“Башкортостан – путь в XXI век: природа, народ, экономика, государство” (директор доктор экономических наук Р.В. Фаттахов).

В последующие годы институт продолжил свои исследования по данной актуальной проблеме и разработал Стратегию модернизации экономики Республики Саха (Якутия), которую опубликовал в виде научного доклада.

Впервые разработанные концепция и стратегия модернизации экономики Республики Саха (Якутия) как по научной новизне, так и в практическом плане являлись инно-

менения нестандартных, инновационных организационно-экономических методов. Несмотря на то что Правительство и Президент Республики Саха (Якутия) официально не заявили о проведении политики модернизации, что потребовало бы, по нашим расчетам, не менее 3 млрд долларов инвестиционных вложений, в своей практической деятельности они ориентировались на ее основные положения. Более того, поддерживая и расширяя политику модернизации экономики, М.Е. Николаев написал и опубликовал работу “Республика Саха: стратегия развития в первой четверти XXI века”. В докладе на торжественном заседании, посвященном 10-й годовщине принятия Декларации о государственном суверенитете Республики Саха (Якутия), он поставил задачу: “Теперь нам необходимо модернизировать экономику на основе принципиально новой экономической политики. Осуществив модернизацию экономики, республика совершит прорыв к устойчивому развитию”².

Президентом Республики Саха (Якутия) с 2002 года стал В.А. Штыров, который проводил экономическую политику на основе более широкого внедрения программного подхода. Разрабатывались многочисленные комплексные, целевые и отраслевые программы социально-экономиче-

2. Газета “Якутия”. 2000. 29 сент. С. 2.

ского развития, в которых, конечно, учитывались в качестве факторов, путей и средств достижения целей модернизационные и инновационные процессы. По заданию федерального правительства и заказу правительства регионального в 2006 году учеными разработана “Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года”, которая в феврале 2007 года одобрена Правительством Российской Федерации и находится в процессе практической реализации.

В ней рассмотрены инерционный и инновационный сценарии долгосрочного социально-экономического развития республики, из них для реализации пред-

За последние годы Институтом региональной экономики Севера выполнен ряд исследований по проблемам инновационного развития экономики: “Научно-инновационная система региона: структура, функции, перспективы развития” (Е.Г. Егоров, Н.В. Бекетов, 2002 год), “Кластерный подход к развитию экономики: аспекты теории и практики” (И.Е. Егорова, 2007 год), “Формирование и развитие инновационной системы Республики Саха (Якутия)” и “Инновационное развитие экономики региона на основе кластерного подхода” (Н.Е. Егоров, 2006 и 2010 годы), “Формирование инновационно-промышленных кластеров в Республике Саха (Якутия)” (2009 год). В 2011 году завер-



ЯКУТСКАЯ ГРЭС



ложен инновационный. По мнению авторов разработки, “характерными чертами инновационного сценария станут, с одной стороны, последовательная реализация существующих конкурентных преимуществ республики на базе рационального использования ее богатейшего природно-ресурсного потенциала, а с другой – проявление нового качества экономического роста, основанного на влиянии новых технологий в различных отраслях хозяйства и ускоренном развитии информационно-коммуникационного комплекса”³. В работе специально освещены приоритеты развития информационно-телекоммуникационного комплекса и наукоемких бизнес-структур. Однако другие существенные аспекты модернизации и инновационного развития экономики, в том числе науки как отрасли экономики и первичного источника инноваций, не рассмотрены. Следует отметить, что в настоящее время разработаны и утверждены Целевая программа модернизации профессионального образования в Республике Саха (Якутия) на 2011–2015 годы, Региональная программа модернизации здравоохранения в Республике Саха (Якутия) на 2011–2012 годы и другие отраслевые программы.

шено фундаментальное исследование Н.Е. Егорова “Концептуальные и методические основы инновационного развития экономики региона Северо-Востока России”, которое является докторской диссертацией автора.

Нами изучен и доказан мировой хозяйственно-культурный вклад народа саха как коренного народа Севера в историческое развитие северной цивилизации посредством многовекового продуктивного коневодства, мясо-молочного скотоводства и растениеводства в экстремальных природно-климатических и неблагоприятных почвенных условиях Крайнего Севера. А также обоснована неотложная необходимость осуществления коренного переустройства якутской деревни с целью создания нового облика северного села. В качестве первоочередной меры предложено повсеместное отделение скотного двора от жилого сектора с его размещением за пределами территорий населенных пунктов. По своей социально-культурной и экологической значимости эта мера сопоставима с отделением хотонов от юрт жилого помещения, которое происходило в 20-х годах прошлого века и означало в то время культурную революцию в якутской деревне.

Все это свидетельствует о том, что многие научные экономические разработки института являются инновационными. В них содержатся новые экономические знания, идеи, понятия, принципы, методы, модели, а также научное обоснование создания кластеров, концепций

3. Схема комплексного развития производительных сил до 2020 года. М.: ООО “Подольская периодика”, 2007. С. 118.

и стратегий экономического роста. Это тем более важно, поскольку, по нашему мнению, в настоящее время возникает необходимость и возможность новой разработки специальной государственной программы модернизации и инновационного развития экономики Республики Саха (Якутия) с участием науки, государственных структур и частного бизнеса.

В августе 2011 года Правительство, Государственный комитет Республики Саха (Якутия) по инновационной политике и науке, Северо-Восточный федеральный университет имени М.К. Аммосова и его Научно-исследовательский институт региональной экономики Севера провели межрегиональную научно-практическую конференцию, посвященную обсуждению экономических и социальных проблем модернизации и инновационного развития экономики Северо-Восточного региона России. В ней приняли участие ученые и представители почти всех регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока.

Цели этой межрегиональной научно-практической конференции заключались в творческом обсуждении экономических и социальных проблем модернизации и инновационного развития экономики регионов Севера России, определении приоритетных направлений и основных механизмов их реализации. В результате работы НПК сформулированы следующие научные фундаментальные и прикладные положения.

1. Для эволюционного и безкризисного развития экономики страны характерными были бы первоначальная модернизация, а затем на ее базе динамичный инновационный рост. Однако в современных конкурентных условиях мировой экономики и ее глобализации Россия оказалась перед объективной и неотложной необходимостью одновременного осуществления модернизации и инновационного социально-экономического развития общества.
2. В связи с этим следует считать совершенно правильной проводимую руководством государства комплексную экономическую политику, которая будет более результативной при условии оптимального сочетания двух ее компонентов: модернизации и инновационного развития.
3. Государственная политика всесторонней модернизации и ускоренного инновационного развития экономики содержит также региональный компонент, который должен быть более выраженным в регионах Севера, где по объективным более суровым природно-климатическим условиям и специфическим организационно-экономическим факторам происходит трехкратное и более удорожание производства и жизнедеятельности людей.
4. Вместе с тем в настоящее время в регионах Севера уровень модернизации, и тем более инноваций, как в производственной, так и в социальной сфере региональной экономики является в несколько раз более низким по сравнению со средним показателем по стране.
5. При этом основной причиной следует считать неразвитость рыночной цивилизованной конкуренции и отсутствие действительной заинтересованности крупных, средних и малых предпринимательских субъектов экономики в повышении научно-технического и организационно-экономического уров-

ня производства путем непрерывного и неуклонного обновления основных фондов, производственных мощностей, трудового потенциала и, в конечном итоге, выпускаемой конкурентоспособной продукции.

6. Осуществление модернизации и инновационного развития экономики может быть достигнуто в течение ближайших двух-трех десятилетий, так как оно представляет собой создание принципиально нового способа общественного производства и нового общественно-экономического уклада.
7. Для этого требуется решение целого комплекса научных, технических, технологических, экономических, социальных, экологических и правовых проблем, каждая из которых, в свою очередь, не является чисто отраслевой и проявляется в системе сложных производственных отношений. Поэтому их эффективное решение возможно при формировании и развитии стабильно действующей региональной инновационной системы на основе взаимодействия трех основных участников инновационного процесса: науки, бизнеса и государства.
8. Как известно, социальные и экологические цели и критерии являются решающими, стратегическими для обновления и благополучия общества. Следовательно, выявление и использование новых социально-экономических закономерностей, факторов, инноваций, перспектив и проблем имеют первостепенное значение. Отсюда понятна и высокая роль экономической науки и практики, которая, к сожалению, недооценивается, в чем заключается одна из основных причин отставания как самой науки, так и модернизационного и инновационного развития общества и экономики.

В 2000 году Институтом региональной экономики Севера была разработана Стратегия модернизации экономики Республики Саха (Якутия), сохраняющая свою актуальность, в которой определены ее приоритетные направления и механизмы их реализации. С учетом современных реалий и обоснований в докладах на упомянутой конференции предлагались следующие уточненные приоритетные направления и механизмы модернизации и инновационного развития региональной экономики в условиях Севера.

Приоритетные направления:

- опережающее первоочередное выполнение фундаментальных и прикладных исследований по актуальным социально-экономическим проблемам с целью подготовки научно-аналитической базы и прогнозируемых основ развития экономики;
- реконструкция действующих предприятий и обновление основных фондов путем ускоренной реновации, внедрения инновационных технологий, организационных форм и методов производства;
- создание и эффективное развитие перерабатывающих и обрабатывающих производств, выпускающих товары с высокой добавленной стоимостью и ориентированных на импортозамещение и экспорт высококачественной продукции;
- реструктуризация и диверсификация горнодобывающей и перерабатывающей промышленности для ра-

- ционального недропользования и комплексного использования полезных ископаемых;
 - ускоренное и эффективное развитие топливно-энергетического комплекса в качестве одной из базовых отраслей региональной экономики;
 - создание региональной транспортной инфраструктуры и обеспечение ее безопасного функционирования и транспортной доступности осваиваемых территорий регионов;
 - преобразование аграрно-промышленного комплекса с целью повышения его товарности и конкурентоспособности на межрегиональном рынке;
 - диверсификация и повышение качества социальной инфраструктуры как одного из главных условий роста качества жизни населения;
 - обновление территориальной организации производительных сил путем создания точек ускоренного развития, формирования отраслевых и региональных экономических кластеров;
 - активизация и повышение эффективности внешнеэкономической деятельности регионов и субъектов экономики;
 - экологизация природопользования и достижение экологической безопасности производства и жизнедеятельности населения регионов.
- Основные механизмы их реализации:
- качественное реформирование производственных отношений и повышение ответственности собственников за конечные результаты производства и достаточную материальную обеспеченность работников;
 - обновление системы, форм и методов организации производства и труда с целью достижения безопасности и высокой производительности труда;
 - расширение и усиление действия рыночных механизмов развития и конкурентоспособности экономики с учетом региональных особенностей;
 - повышение эффективности и качества государственного регулирования сбалансированного социально-экономического роста регионов;
 - обеспечение комплексного и системного подходов к проведению политики всесторонней модернизации и ускоренного инновационного развития региональной экономики на основе научных идей, достижений и рекомендаций.

IV раздел

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА:
КРУПНЫЙ ПЛАН

ЧУКОТСКИЙ
АВТОНОМНЫЙ
ОКРУГ

СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

**Роман Аркадьевич
Абрамович**

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ДУМЫ ЧУКОТСКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА



СЕГОДНЯ ЧУКОТКА, ПО СУТИ, ПЕРЕЖИВАЕТ СВОЕ ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ. ТЕ, КТО ПОМНЯТ, КАКОЙ ОНА БЫЛА В КОНЦЕ 1990-Х ГОДОВ, МОГУТ СРАВНИТЬ И ПО ДОСТОИНСТВУ ОЦЕНИТЬ ПРОИЗОШЕДШИЕ В НЕЙ РАЗИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ. ЧУКОТКА СТАЛА СОВРЕМЕННЫМ, СТАБИЛЬНО РАЗВИВАЮЩИМСЯ РЕГИОНОМ, ДАЖЕ ПО СВОЕМУ ВНЕШНЕМУ ВИДУ ВЫГЛЯДЯЩИМ НЕ ХУЖЕ САМЫХ РАЗВИТЫХ СЕВЕРНЫХ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН. А У ЖИВУЩИХ ЗДЕСЬ ЛЮДЕЙ ПОЯВИЛСЯ УСТОЙЧИВЫЙ СТИМУЛ ДЛЯ СОЗИДАТЕЛЬНОГО, ТВОРЧЕСКОГО ТРУДА.

РАЗРАБОТАННЫЕ ОРГАНАМИ ВЛАСТИ ПРОГРАММЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ИМЕЮЩИЙСЯ У РЕГИОНА КОЛОССАЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ В ВИДЕ ПРАКТИЧЕСКИ ЕЩЕ НЕ РАЗРАБОТАННОЙ МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВОЙ БАЗЫ, ДАЮТ ОСНОВАНИЕ СЧИТАТЬ ЕЕ ТЕРРИТОРИЕЙ БУДУЩЕГО, ИБО СЕГОДНЯ ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ РОССИИ В КОНТЕКСТЕ ПРОИСХОДЯЩИХ В МИРЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕКТОНИЧЕСКИХ СДВИГОВ НАПРАВЛЕННЫ В СТОРОНУ ИМЕННО ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ И СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ, ОБЛАДАЮЩИХ ОГРОМНЫМ ЭКОНОМИЧЕСКИМ ПОТЕНЦИАЛОМ, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ ВЫВЕСТИ РОССИЮ НА ПЕРЕДОВЫЕ ПОЗИЦИИ В МИРОВОМ СООБЩЕСТВЕ.

Чукотский автономный округ – административно-территориальное образование, входящее в состав Российской Федерации на правах его равноправного субъекта. Расположен на крайнем северо-востоке России. Территория округа протянулась от низовьев р. Колымы на западе до Берингова пролива на востоке.

На севере Чукотский п-ов выходит к Северному Ледовитому океану. На юге граничит с Камчатской областью, на западе и юго-западе – с Якутией и Магаданской областью, восточная граница – морская государственная граница России с США.

В состав территории Чукотки входят о-ва Врангеля, Геральд, Ратманова и др.

Через Берингов пролив проведена линия изменения даты: с о-ва Ратманова начинается отсчет нового дня, нового года.

В 46 км к северо-западу от райцентра Иультинского района – пос. Эгвекинот – есть точка пересечения линии раздела Восточного и Западного полушария (180-й меридиан) с Северным полярным кругом.

Округ образован 10 декабря 1930 года. До 1951 года находился в составе Камчатской области, затем выделен в подчинение Хабаровскому краю.

С 1953 по 1992 год входил в состав Магаданской области.

Площадь территории составляет 721,5 тыс. кв. км.

Протяженность с севера на юг – более 900 км, с запада на восток – более 1400 км.

Время: московское + 8 часов.

Административный центр округа г. Анадырь основан в 1889 году, статус города получил в 1965 году.

Административно-территориальное деление включает в себя три города: Анадырь, Билибино, Певек, поселки городского типа, сельские населенные пункты, входящие в шесть муниципальных районов, и городской округ:

- городской округ Анадырь – столица Чукотского автономного округа;
- Анадырский муниципальный район (райцентр – пос. Угольные Копи);
- Чаунский (центр г. Певек);
- Билибинский (центр г. Билибино);
- Чукотский (центр пос. Лаврентия);
- Провиденский (центр пос. Провидения);
- Иультинский (центр пос. Эгвекинот).

Чукотский автономный округ входит в состав Дальневосточного федерального округа.

Губернатор Чукотского автономного округа – председатель правительства округа Роман Валентинович Копин.

Климат суровый, арктический. Среднегодовая температура воздуха повсеместно отрицательная.

Из пришлого населения в округе проживают русские, украинцы, белорусы, армяне, евреи, буряты и др.

Коренное население составляют чукчи, эскимосы, эвены, коряки, чуванцы, юкагиры и др.

Государственный язык – русский.

На Чукотке находится немало археологических памятников древнеэскимосской культуры: Эквен, Инчоун, Наукан, Уэлен.

Самые северные наскальные рисунки (петроглифы), обнаруженные на скалистых обрывах р. Пегтымель, являются уникальным культурным памятником Арктического региона.

На территории округа действуют: государственный природный заповедник федерального значения “Остров Врангеля”, государственный природный охотничий заказник федерального значения “Лебединый”, природно-этнический парк регионального значения “Берингия” (идет подготовка документов о придании ему статуса национального парка), три государственных природных охотничьих заказника регионального значения “Автоткууль”, “Усть-Танюерский”, “Чаунская губа”, а также 22 природных памятника регионального значения.

Говоря о социально-экономическом развитии Чукотского автономного округа за последнее десятилетие, прежде всего необходимо остановиться на той социально-экономической ситуации, которая сложилось в регионе к 2000 году.

Если в 1989 году население округа составляло 163,9 тыс. человек, то за 90-е годы – время кардинальных экономических реформ и перехода страны на рыночные отношения – оно сократилось до 53,8 тыс. человек, а сам округ находился в глубоко депрессивном состоянии.

Являясь высокودотационным субъектом Российской Федерации, Чукотский АО не обеспечивал собственными доходами исполнение принятых бюджетных обязательств.

1990-е годы стали периодом резкого спада промышленного производства, они характеризуются ростом безработицы, кризисом неплатежей, хроническими задолженностями по заработной плате практически во всех сферах.

Строительство находилось в замороженном состоянии, социальная инфраструктура нуждалась в срочном и кардинальном обновлении.

Износ основных средств муниципальной энергетики доходил до 80%, а половина муниципального жилищного фонда требовала капитального ремонта, замены инженерных сетей.

Поэтому новое правительство Чукотки в 2001 году приняло целый ряд первоочередных антикризисных мер: были определены задачи финансовой стабилизации, повышения ответственности бюджетополучателей, оптимизации бюджетных расходов, формирования базы для повышения уровня собственных доходов региона.

Наряду с этим координировались вопросы активизации инвестиционной деятельности в регионе, были предприняты меры по созданию условий для стабилизации производства.

В результате огромной работы за период до 2005 года нам удалось стабилизировать ситуацию, обеспечить положительную динамику ряда основных социально-экономических показателей развития региона, в том числе добиться роста валового регионального продукта, стабилизировать в целом объем производства промышленной продукции, обеспечить рост объема инвестиций, строительства в производственной и социальной сфере, развитие рыбной промышленности, птицеводства, топливно-энергетического комплекса, потребительского рынка, снизить безработицу.

Благодаря принятым мерам социальная обстановка в округе в целом стабилизировалась.

За период с 2001 по 2005 год объем валового регионального продукта имел в Чукотском АО устойчивую тенденцию роста.

Уже в 2000 году впервые за долгие годы был зафиксирован рост объема ВРП за счет увеличения физических объемов производства товарной продукции, работ и услуг (к уровню 1999 года он составил 105,1%).

В 2003 году валовый региональный продукт округа составил 18,4 млрд рублей, или 125,6% к уровню 2002 года.

Данное увеличение было обеспечено положительной динамикой в развитии промышленного сектора, строительства, торговли и общественного питания, а также дорожного и коммунального хозяйства.

Промышленный комплекс региона базируется прежде всего на добывающих отраслях – золотодобывающей и угольной.

В структуру обслуживающих и перерабатывающих отраслей входят энергетика, пищевая и товарно-пищевая рыбная промышленность.

Наибольшую долю промышленного объема обеспечивает продукция цветной металлургии.

Золотодобывающая отрасль является основной составляющей в экономике региона. На нее приходится порядка 44% от всего объема промышленного производства.

Сегодня основу золотодобывающей отрасли округа составляет отработка золоторудного месторождения Купол, где работы ведет Чукотская горно-геологическая компания. В больших количествах (сотнями тонн) добывается серебро.



ЗОЛОТОДОБЫЧА – ОСНОВА ЭКОНОМИКИ ЧУКОТКИ



ТРУДНЫЙ ЧУКОТСКИЙ УГОЛЬ

Добычу угля в округе на протяжении вот уже многих десятилетий ведут две шахты – “Угольная” и “Нагорная”.

Топливо-энергетический комплекс является одним из устойчиво работающих производственных комплексов региональной экономики, влияя на перспективы ее развития.

Властями была проделана большая работа по повышению эффективности и надежности энергопроизводства, проведена реконструкция и техническое перевооружение отраслей ТЭК.

В результате удельный вес выпуска его продукции в общем объеме промышленного производства уже к 2005 году увеличился до 43%.

В состав комплекса входят угольная промышленность и энергетика.

Геологические запасы угля позволяют не только удовлетворять собственные нужды региона, но и поставлять твердое топливо за пределы округа. Стоит только отметить, что учтенные балансовые запасы углей по всем категориям составляют 648 млн т.

Энергетика округа имеет свою региональную специфику, обслуживая внутренние потребности Чукотки. В систему большой энергетики входят электростанции ОАО “Чукотэнерго” и Билибинская АЭС концерна “Росэнергоатом”. В отдаленных населенных пунктах действует малая сельская энергетика, не связанная единой энергетической сетью.

Отпуск электроэнергии полностью покрывает энергетические потребности региона.

Энергосистема жилищно-коммунального хозяйства, за исключением Билибинского района, с 2001 года была объединена и находится под единым управлением, что позволяет координировать экономическую и финансовую сферы работы.

Централизация управленческих и контрольных функций, финансовых и материальных средств обеспечила более эффективное решение задач. За первую пятилетку было проведено комплексное оснащение объектов жилищно-коммунального хозяйства округа: доставлены в округ и установлены новые котлоагрегаты, модульные котельные, дизель-генераторы, модульные электростанции; была проведена полная реконструкция старых и построены новые котельные, электростанции, водозаборы, водоводы, насосные станции, линии электропередачи и тепловодоснабжения, произведен ремонт наружных и внутридомовых инженерных сетей.

Годовая потребность коммунальных котельных и дизельных электростанций в топливе обеспечивается в полном объеме.

Сегодня Анадырская ТЭЦ обеспечивается топливом за счет освоенного за эти годы Западно-Озёрного газового месторождения. В Анадыре построена и введена в строй газомоторная теплоэлектроцентраль.

Проложена кабельная электролиния от Анадырской ТЭЦ по дну Анадырского лимана на его левый берег, что позволило поставить в резерв дизельные электростанции, сократить расход дорогостоящего дизельного топлива и обеспечить бесперебойное и качественное энергоснабжение населенных пунктов Анадырского района.

Развитие пищевой промышленности в регионе позволило максимально обеспечить население округа высококачественными продуктами питания.

В округе в достаточном объеме выпускается хлебобулочная, мясная, молочная, кондитерская, рыбная продукция и пиво.

Только за первую пятилетку (с 2000 по 2005 год) выпуск товарной пищевой рыбной продукции увеличился в 12 раз!

Сегодня компания “Чукотторг” на собственных рыбзаводах в больших объемах выпускает различные рыбные консервы, а также консервы из оленины и мяса морского зверя, которые пользуются большим спросом у населения.

Положительная динамика в этом секторе экономики была обеспечена развитием местного пищевого производства в округе. В ряде населенных пунктов реконструированы пищекомбинаты, построен новый пищевой перерабатывающий комплекс в Анадыре, а в национальных селах округа смонтированы и сданы в эксплуатацию производственно-торговые модули “магазин-пекарня”, успешно действующие на сегодняшний день и бесперебойно обеспечивающие сельчан свежей хлебобулочной продукцией.

С самого начала 2000-х годов власти округа провели работу по запуску в действие рыбзаводов на Чукотке, и сегодня рыбная промышленность охватывает морской и прибрежный лов, а также ведется добыча рыбы во внутренних водоемах округа.

Надо отметить, что прибрежная зона Берингова моря отличается высокой биопродуктивностью, здесь сосредоточены значительные запасы биоресурсов. Поэтому Чукотка в этом отношении имеет хорошие и долгосрочные перспективы.

Сельское хозяйство региона тесно связано с образом жизни коренного населения и в основном ориентировано на развитие оленеводства, рыболовства и добычу морского зверя и китообразных.

Сегодня в округе действуют 16 муниципальных оленеводческих хозяйств и 8 общин морзверобойного промысла.

За 1990-е годы округ потерял практически все домашнее оленепоголовье, которое до конца 1980-х годов насчитывало около 500 тыс. голов.

Некогда богатые и хорошо развитые оленеводческие хозяйства перестали существовать, поэтому новому правительству округа пришлось фактически возродить сельское хозяйство в регионе, целенаправленно поддерживая и стимулируя оленеводов, морзверобоев, охотников, рыбаков, звероводов, по сути создавая заново всю материально-техническую базу сельхозпредприятий, на что по линии региональных целевых программ из окружного бюджета выделялись значительные денежные средства, составлявшие сотни миллионов рублей.

Ежегодно осуществлялись централизованные поставки в хозяйства горюче-смазочных материалов, автотракторной техники, запчастей, оружия, боеприпасов, плавсредств с моторами, ветеринарных препаратов, инструментария, средств связи, спецснаряжения и т.д.

Все эти меры позволили в конечном итоге вывести отрасль из глубочайшего кризиса, придать новый импульс ее развитию, начать поступательное восстановление оленепоголовья, которое на сегодняшний день составляет 203 тыс. голов.

С укреплением технической базы и материального обеспечения морзверобойного промысла количественно возросла и добыча морских млекопитающих для нужд коренного населения.

С 2009 года, после поручения Президента России о федеральных субсидиях, морской зверобойный промысел Чукотки получил новый импульс развития.

Это позволило общинам морских охотников закупить большие морзверобойные лодки, горючее, спецодежду, радиостанции, спутниковые телефоны, системы мониторинга плавсредств на базе ГЛОНАСС, что обеспечивает безопасность ведения промысла.

Благодаря принятым мерам прибрежное коренное население Чукотки полностью обеспечивает себя мясом морского зверя.

В реализацию приоритетного национального проекта “Развитие агропромышленного комплекса” входят задачи по развитию производства собственного продовольствия и обеспечению продуктами питания по доступной цене, сохранению для коренных жителей традиционной пищи.

Сельскохозяйственные предприятия округа сегодня вполне способны полностью обеспечить местное население олениной, которая практически полностью заменила собой ранее привозимую сюда говядину.

Продукция чукотского оленеводства получила высокую оценку и в Москве, и во Владивостоке. Выпускающий различные изделия из оленины анадырский пищекомбинат “Полярный” не раз удостоивался золотых медалей и призовых мест на различных всероссийских ярмарках пищевой продукции.

Уже два года предприятие “Чукотоптторг” успешно выпускает консервы из оленины, пользующиеся повышенным спросом у покупателей.

Было возрождено на Чукотке и птицеводство, также практически прекратившее свое существование к 2000 году. Закрытый к этому времени анадырский совхоз “Северный” был восстановлен в виде птицефабрики “Северная”, которая сегодня стабильно дает высококачественную продукцию, в полном объеме бесперебойно обеспечивая жителей окружного центра свежими яйцами и мясом птицы.

Следует отметить, что по показателю яйценоскости кур птицефабрика “Северная” входит в число лидеров среди птицефабрик России, давая в год свыше 5 млн яиц.

Хозяйственная жизнь округа поддерживается транспортными артериями, включающими в себя авиационный, морской и автомобильный транспорт.

Основным же в округе является авиационный транспорт.

Полностью был переоборудован (а по сути, отстроен заново по всем требованиям сегодняшнего дня) аэропорт Анадырь, имеющий статус международного.

Сегодня округ на внешних авиалиниях обслуживают две авиакомпании – “Трансаэро” и “Якутия”, с которыми правительство округа заключило договоры.

Внутренние перевозки осуществляет ФГУП “ЧукотАВИА”.

Морской и речной транспорт функционирует в короткий навигационный период, длящийся в среднем всего четыре месяца – с июля по ноябрь, когда нужно успеть завезти в округ все необходимое на долгую северную зиму.

В Чукотском автономном округе функционируют морские порты Певек, находящийся на арктическом побережье, Анадырь, Эгвекинот, Провидения и ныне являющийся филиалом Анадырского морского порта порт Беринговский. Из портов значительная часть грузов затем доставляется по дорожным сетям и автозимникам в населенные пункты округа автомобильным транспортом.

218



ОСНОВНОЙ ТРАНСПОРТ ОКРУГА – АВИАЦИОННЫЙ



МОРСКОЙ ПОРТ ПЕВЕК

Власти округа уделяют большое внимание перспективе развития дорожной сети территории, так как автомобильный транспорт является круглогодичным и мало зависит от капризов суровой северной погоды.

Это даст возможность более интенсивно развивать экономику региона, снизит остроту проблемы северного завоза, дороги соединят Чукотку с центральными и дальневосточными регионами страны и объединят райцентры округа.

В течение двух пятилеток – с 2000 по 2011 год – органы власти округа, по сути, создали новую экономическую и материально-техническую базу для дальнейшего поступательного развития региона, выведя Чукотский автономный округ в число лидеров среди других субъектов Федерации Дальневосточного федерального округа.

Только за первую пятилетку доходная часть консолидированного бюджета округа возросла более чем в 8 раз, при этом налоговые доходы увеличились в 40 раз, а расходная часть бюджета увеличилась в 7,1 раза.

За этот же период выросли расходы: на образование в 6,5 раза, на здравоохранение и физическую культуру – в 5,6 раза, на социальную политику – в 3,7 раза, на культуру и искусство – в 7,8 раза, на промышленность, энергетику и строительство – в 11,7 раза, на сельское хозяйство и рыбную отрасль – почти в 30 раз, а на жилищно-коммунальное хозяйство – в 25,1 раза!

Ежегодно в полном объеме исполнялись бюджетные обязательства по таким статьям расходов, как организация летнего отдыха детей, оплата социально значимых продуктов питания для малоимущих слоев населения, приобретение медикаментов и перевязочных средств

для сферы здравоохранения, выплата стипендий, государственных пособий гражданам, имеющим детей, выплата пособий по опеке, доплата к пенсиям, оплата проезда в отпуск нуждающимся категориям граждан.

Сегодня Чукотка, по сути, переживает свое второе рождение. Те, кто помнят, какой она была в конце 1990-х годов, могут сравнить и по достоинству оценить произошедшие в ней разительные изменения.

Чукотка стала современным, стабильно развивающимся регионом, даже по своему внешнему виду выглядящим не хуже самых развитых северных зарубежных стран. А у живущих здесь людей появился устойчивый стимул для созидательного, творческого труда.

Жить на Чукотке стало комфортно, удобно, радостно и престижно!



ЧУКОТКА СТАНОВИТСЯ ТЕРРИТОРИЕЙ КОМФОРТНОГО ПРОЖИВАНИЯ

Сегодня основу экономики региона по-прежнему составляет золотодобыча, которую ведут крупные российские и иностранные золотодобывающие компании: “Полюс Золото”, “Полиметалл”, “Кинросс Голд” и др. Проявляют инвесторы большой интерес и к крупному Беринговскому угольному месторождению.

Есть хорошие предпосылки для разработки одного из крупнейших в мире медно-золотого месторождения Песчанка, для развития оловянного месторождения Пыркакайские штокверки.

Все это позволит существенно изменить объем и структуру внутреннего регионального продукта региона.

С выходом золотодобывающей отрасли на качественно новый уровень доходы окружного бюджета за период с 2008 по 2011 год выросли почти в три раза, благодаря чему удалось заложить устойчивую основу для дальнейшего развития региона.

С 2008 года объем собственных доходов Чукотского АО увеличился с 2,9 до 8,6 млрд рублей.

Реализуется целый комплекс мер, направленных на повышение уровня жизни населения, особенно слоев с невысокими доходами.

Вся деятельность органов власти Чукотки в первую очередь направлена на решение социальных вопросов в регионе.

С 1 января 2010 года для пенсионеров региона установлен доход выше прожиточного минимума, повышена заработная плата работникам бюджетной сферы, сельского хозяйства и ЖКХ, увеличены социальные выплаты отдельным категориям граждан.

В течение трех последних лет удавалось сдерживать рост тарифов на жилищно-коммунальные услуги.

Широкий почин в округе получило движение “Чукотка без сирот”, в результате которого удалось даже закрыть детский дом в г. Билибино, где все дети-сироты были устроены в семьи, а из окружного детского дома в г. Анадыре ежегодно несколько очередных детей-сирот обретают свои семьи.

С 2011 года на каждого ребенка-сироту ежемесячно выделяется 20 тыс. рублей, вознаграждение приемным родителям увеличено до 12 тыс. рублей на каждого усыновленного ребенка.

В целях защиты прав детей, находящихся под опекой (попечительством), с 1 января 2009 года законодательно предусмотрена дополнительная мера социальной поддержки – оплата проезда к месту отдыха и обратно один раз в два года.

На XI сессии Думы Чукотского автономного округа V созыва, согласно внесенным изменениям в закон “О ежемесячном пособии на ребенка в Чукотском автономном округе”, предусмотрено увеличение пособия с 2013 года на 10%. Теперь оно составит: на детей до 18 лет – 550 рублей, на детей одиноких матерей – 770 рублей, на детей, чьи родители уклоняются от уплаты алиментов, и на детей военнослужащих, проходящих службу по призыву, – 660 рублей. Планируемое количество детей составит 4650 человек, значит, на выплату пособий из бюджета округа потребуется 35,7 млн рублей.

На 41% увеличен норматив питания детей в детских домах. До 75,5 тыс. рублей увеличены выплаты на приобретение всего необходимого для выпускников детских домов.

В 2010 году 27 детей-сирот за счет средств окружного бюджета были обеспечены квартирами, что в три раза больше, чем в 2009 году.

Органы власти округа занимаются обеспечением благоустроенным жильем многодетных семей, хотя это и далеко не простой вопрос (всего в округе насчитывается 785 многодетных семей, 200 из которых нуждаются в улучшении жилищных условий). Тем не менее работа эта идет совместно с органами муниципальной власти, намечаются пути ее решения.

В рамках реализации приоритетного национального проекта “Здоровье” в 2010 году были введены в эксплуатацию новый инфекционный корпус районной больницы в пос. Провидения, построены больницы в национальных селах Рыркайпий и Ваеги, фельдшерско-акушерский пункт в с. Конергино, в 2012 году завершен капитальный ремонт районной больницы в пос. Эгвекинот, которая получила новое, самое современное медицинское оборудование.

Новое оборудование поступило и для реанимации и интенсивной терапии новорожденных, а окружная больница оснащена томографом.

Был сделан ремонт психоневрологического отделения окружной больницы в Анадыре, проведена реконструкция участковой больницы в пос. Угольные Копи.

Все это было осуществлено в рамках программы модернизации здравоохранения Чукотского АО на 2011–2012 годы.

В регионе проводится мониторинг ситуации на фармацевтическом рынке, контролируется уровень цен на лекарственные средства. Установлены предельные оптовые и розничные надбавки к стоимости жизненно необходимых и важнейших лекарственных средств.

Безусловно, проблем в сфере здравоохранения остается еще очень много: нужно повысить качество медицинской помощи гражданам, обеспечить население лекарственными препаратами в необходимом объеме, улучшить медицинское обслуживание оленеводов, устранить дефицит кадров в медучреждениях.

В Чукотском АО продолжается реализация приоритетного национального проекта “Образование”.

Даже в самых отдаленных национальных селах сегодня построены прекрасные образовательные центры, проведены масштабные ремонтные работы в образовательных учреждениях Эгвекинота, Providения, Билибино, Кепервеема, Усть-Белой, идет строительство комплекса (детский сад – школа-интернат) в с. Омолон, детского сада в с. Уэлен.

Все образовательные учреждения региона обеспечены интернет-связью и компьютеризированы, налажен учебный процесс в дистанционном режиме. Правда, связь еще нужно улучшать ввиду ее низкого качества и неустойчивости соединения.

С 2011 года в регионе уже 24 образовательных учреждения округа имеют статус “финансовой самостоятельности расширенного уровня”.

Учащиеся всех образовательных учреждений округа получают бесплатное горячее питание.

1 сентября 2011 года в Анадыре был открыт филиал Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова, где студенты обучаются по специальностям, в которых сегодня округ нуждается особо, – это “горное дело” и “электроэнергетика, электроснабжение”.

В 2011 году для гарантированного обеспечения населения социально значимыми продуктами питания органами власти округа утвержден перечень таких продуктов из 26 наименований. Они продаются по доступным и фиксированным ценам.

Чукотка – край, находящийся в суровых климатических условиях, поэтому отопительный сезон в арктической зоне здесь осуществляется круглогодично, а в остальных населенных пунктах он наступает с 1 сентября (отопление отключается только на летние месяцы).

Твердое и жидкое топливо в округ поставляется исправно и в необходимых объемах, чтобы полностью обеспечить населенные пункты теплом в течение долгой и чрезвычайно холодной северной зимы. Для этого в каждом селе, поселке, городе на различные непредвиденные случаи создается страховой запас топлива.

Практически во всех населенных пунктах округа были проведены ремонтные работы теплосетей, осуществлен капитальный ремонт многоквартирных домов, ежегодно ремонтируются их фасады.

Безусловно, оплата услуг ЖКХ для жителей Чукотки весьма высока и довольно ощутима для семейного бюджета, поэтому предусмотрены выплаты субсидий на их оплату для нуждающихся граждан.

Субсидируются и воздушные перевозки для авиапассажиров, имеющих льготы на проезд в центральные районы страны, а также авиационные и морские перевозки в национальные села внутри округа.

К октябрю 2012 года завершается ремонт взлетно-посадочной полосы в аэропорту Анадыря, на что из федерального бюджета были выделены значительные финансовые средства.

По состоянию на I квартал 2012 года величина прожиточного минимума в расчете на душу населения в Чукотском АО составила 11 724 рубля (в том числе величина потребительской корзи-

ны – 10 791 рубль), для трудоспособного населения – 11 949 рублей (10 624 рубля), для пенсионеров – 9670 рублей (9760 рублей), для детей – 11 709 рублей (11 709 рублей).

Среднемесячная начисленная заработная плата в целом по округу составила по итогам 2011 года 53 369 рублей, на I квартал 2012 года – 57 845 рублей.

Здесь надо отметить, что в соответствии с Федеральным законом от 24 октября 1997 года №134-ФЗ “О прожиточном минимуме в Российской Федерации” Дума Чукотского АО регулярно законодательно определяет величину прожиточного минимума для неработающих пенсионеров для последующего установления региональной социальной доплаты к пенсии.

Законом от 28 октября 2011 года №104-ОЗ “О величине прожиточного минимума для неработающих пенсионеров в Чукотском автономном округе” величина прожиточного минимума для неработающих пенсионеров на 2012 год была установлена в размере 11 300 рублей.

Принятые меры позволили обеспечить граждан пожилого возраста и инвалидов дополнительной социальной поддержкой.

Проиндексированы и финансируются в полном объеме льготные выплаты ветеранам труда, труженикам тыла и репрессированным гражданам.

В 2011 году расходы консолидированного бюджета на образование в Чукотском АО составили 3 869 766,9 тыс. рублей (20,5% от общего объема расходов консолидированного бюджета), на здравоохранение и спорт – 2 260 959,9 тыс. рублей (12,0%), на культуру – 552 383,6 тыс. рублей (2,9%).

По состоянию на 1 июля 2012 года численность безработных, состоящих на учете в службе занятости округа, составляла 692 человека (или 2,3% от всего занятого населения).

На 1 июня 2012 года в Чукотском автономном округе проживают 51 084 человека: 33 914 человек приходится на городское население (66,4%), 17 170 – на сельское (33,6%).

Коренное население составляет 16 940 человек. Плотность населения – 7 человек на 100 кв. км.

Число родившихся на 1 июня 2012 года составило 286 человек на 1 тыс. населения, умерших – 253.

Наиболее “болевые точки” по безработице приходятся в основном на сельское население, ибо в селах, которые в большинстве своем отрезаны от остального мира значительными расстояниями и являются местами компактного проживания, обеспеченность рабочими местами намного ниже, нежели в промышленно развитых районах, городах и райцентрах.

Органы власти постоянно работают в данном направлении, стараясь обеспечить нуждающихся в этом жителей рабочими местами, оказывая помощь выпускникам профессиональных учебных заведений в трудоустройстве, в открытии своего дела.

Одним из центральных направлений органов власти округа является решение вопросов бюджетной и налоговой политики, что служит основой нормального функционирования экономики и социальной сферы автономного округа.

Ежегодно принимается главный финансовый документ Чукотского АО – окружной бюджет на очередной финансовый год.

Надо отметить, что в обсуждении проекта бюджета во время публичных слушаний принимают участие и представители общественности, что дает возможность шире взглянуть на подходы к составлению бюджета, на главные и принципиальные моменты бюджетной политики.

Благодаря такому подходу за период с 2006 по 2011 год доходная часть бюджета округа возросла на 61,2%, расходная – на 61%, возросли расходы на национальную безопасность и правоохранительную деятельность (на 46%), на национальную экономику, в том числе на сельское хо-

зайство и рыболовство, на транспорт (на 63,8%), на жилищно-коммунальное хозяйство (на 17%), на образование (на 269%), на социальную политику (на 347%).

Такие же публичные слушания состоялись в Думе Чукотского автономного округа во время принятия проекта бюджета на 2012 год.

Как отмечали участники слушаний, в 2011 году в округе были заметны такие положительные тенденции, как поступление инвестиций в основной капитал, строительство, сельское хозяйство, добычу серебра, был отмечен рост заработной платы, на рынке труда отмечено снижение уровня официально зарегистрированных безработных, отсутствовала задолженность по выплате заработной платы.

Вместе с тем наблюдалась и отрицательная динамика: снизились объемы золотодобычи, выросла инфляция, был снижен оборот розничной торговли и платных услуг населению.

В Чукотском автономном округе разработан среднесрочный финансовый план до 2014 года.

Приоритетом региональной бюджетной политики является рост собственных доходов, а также повышение эффективности расходования бюджетных средств.

Поэтому в основу формирования бюджета заложено совершенствование сбалансированности и устойчивости бюджетной системы, повышение эффективности распределения средств от использования госимущества, программно-целевые принципы, оптимизация повышения эффективности управленческих расходов.

В соответствии с этим финансовые ресурсы округа направляются, прежде всего, на улучшение качества жизни граждан, а также на развитие местного самоуправления и на поддержку основных отраслей экономики региона, при этом значительное внимание уделяется мерам по укреплению финансовой самостоятельности бюджетов муниципальных образований.

Доходы бюджета на 2012 год были спроектированы на основе сохранения достигнутого в регионе экономического роста, они составляют (с учетом внесенных на XI сессии Думы Чукотского АО изменений в закон "Об окружном бюджете на 2012 год") порядка 17,75 млрд рублей; расходная часть составляет 20,66 млрд рублей.

Бюджет Чукотского автономного округа обеспечивает реализацию 34 региональных целевых программ, в том числе: по поддержке ЖКХ, по поддержке малого предпринимательства, развитию инфраструктуры Чукотского АО.

Социальная политика остается приоритетной для органов государственной власти Чукотского автономного округа.

Как бы то ни было, но сегодня Чукотка, набрав за прошедшее непростое десятилетие хорошие темпы, находится на подъеме. Разработанные органами власти программы социально-экономического развития и имеющийся у региона колоссальный потенциал в виде практически еще не разработанной минерально-сырьевой базы, дают основание считать ее территорией будущего, ибо сегодня политические приоритеты дальнейшего развития России в контексте происходящих в мире глобальных тектонических сдвигов направлены в сторону именно дальневосточных и северных территорий, обладающих огромным экономическим потенциалом, который позволит вывести Россию на передовые позиции в мировом сообществе. Как отметил премьер-министр Д.А. Медведев, совершивший в июле 2012 года рабочую поездку по ряду регионов Дальневосточного федерального округа, "Дальний Восток является приоритетом развития нашей страны в целом", а это позволяет надеяться на то, что и у нашего округа, являющегося самой северо-восточной частью Дальневосточного региона, есть хорошие перспективы на будущее.

ЧУКОТКА – РЕГИОН СОХРАНЕННЫХ ТРАДИЦИЙ

Роман Валентинович Копин

ГУБЕРНАТОР ЧУКОТСКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА



ЧУКОТКА – ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ РЕГИОНОВ РОССИИ,
КОТОРЫЙ СОХРАНИЛ КОРЕННЫЕ МАЛОЧИСЛЕННЫЕ НАРОДЫ
С ОБРАЗОМ ЖИЗНИ И ТРАДИЦИОННЫМИ ФОРМАМИ
ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В ИХ КЛАССИЧЕСКОМ ВИДЕ.

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Чукотка – самая северо-восточная часть евро-азиатского континента. Наш регион называют еще последним краем Севера. Мы первыми в России встречаем утро нового дня.

Геополитическое значение полуострова, глядящего на Аляску через Берингов пролив, Россия осознала уже в XVIII веке: держава, овладевшая мысом Дежнева, получала контроль над проходом из Тихого в Северный Ледовитый океан. Между тем еще в XIX веке здешние охотники предпочитали торговаться с русскими купцами по-английски: территория оставалась в зоне естественного притяжения Америки, и приведение “немирных чюкоч” к присяге стоило империи немалых усилий.

Так или иначе, с середины позапрошлого столетия Чукотка – символический форпост России. Именно в качестве военного плацдарма рассматривало полуостров руководство Советского Союза: любые расходы на содержание региона были оправданы стратегическими соображениями обороны.

Между тем расходы эти действительно велики и неизбежны. Средняя температура января в разных районах нашего региона колеблется от –14 до –40°C. Продукты питания завозят морем в краткий период навигации или по воздуху: наземное сообщение с другими регионами России отсутствует.

По данным переписи 1989 года, постоянное население Чукотки составляло 163,9 тыс. человек. Всероссийская перепись 2010-го зафиксировала уже вдвое меньший показатель – чуть более 50 тыс. Регион тогда открыто называли бесперспективным. На конец 2000 года к 70% промышленных предприятий Чукотки можно было применить процедуру банкротства. Убытки сельского хозяйства составляли 306 млн рублей. Износ основных средств муниципальной энергетики превышал 80%, задолженность по зарплате достигала 6–12 месяцев.

Округ задолжал 1,19 млрд рублей только коммерческим банкам, а его суммарный долг как субъекта Федерации был сопоставим с четырьмя его годовыми бюджетами. Система северного завоза была парализована. Чукотка находилась на грани неуправляемого распада.

Таков был экономический и социальный фон в декабре 2000 года. В начале 2001-го новые власти Чукотки оказались поставлены перед срочной необходимостью изыскать ресурсы для преодоления кризиса в условиях очевидного нежелания федерального центра финансировать депрессивные регионы, необходимо было также привести региональную систему управления, только что на практике доказавшую свою неэффективность, в работоспособное состояние. С этой задачей правительство Чукотки справилось за последующие пять лет.

В 2006 году регион окончательно преодолел кризис, который грозил разрушить его хозяйство. Новый этап требовал новых решений и подходов. И они были найдены.

НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ

Теперь Чукотка – это устойчиво развивающийся субъект Российской Федерации.

По числу жителей ЧАО самый малонаселенный регион страны – плотность населения составляет менее 7 человек на 100 кв. км.

По данным Всероссийской переписи населения 2010 года, в округе проживают 50 526 человек. Доля коренных малочисленных народов Севера – около 30% (16 940 человек). Это высокий показатель. И именно поэтому социальная политика правительства Чукотского АО всегда строится с учетом этнических и культурных особенностей коренных народов.

На сегодняшний день основу экономики региона составляет золотодобыча. Мы понимаем, что это залог успешной реализации мер социальной направленности. Чукотка по-прежнему находится в поле зрения инвесторов.

Нам удалось привлечь в регион крупные российские и иностранные золотодобывающие компании: “Кинросс Голд”, “Полюс Золото” и “Полиметалл”. Кроме того, есть компании, которые заинтересовались Беринговским угольным месторождением. Параметры и возможности медно-золотого месторождения Песчанка делают его одним из крупнейших в мире и позволяют резко изменить объем и структуру ВРП округа. Существуют хорошие перспективы развития оловянного месторождения Пыркакайские штокверки. Все это закладывает основу экономики региона на многие годы.

226



В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ТЕРРИТОРИИ И РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ ЖИТЕЛЕЙ ЧУКОТКИ АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ ПРИНИМАЮТ ЗОЛОТОДОБЫВАЮЩИЕ КОМПАНИИ



ОСОБАЯ ЗАБОТА ВЛАСТИ – ЖИЗНЬ НАСЕЛЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПОСЕЛКОВ

Особое внимание мы уделяем вопросам увеличения доли собственных налоговых доходов в общем объеме доходов регионального бюджета; повышения уровня доходов и качества жизни населения; занятости населения, обеспечения социально-экономической поддержки коренных народов Севера и сохранения традиционного уклада их жизни.

СОЦИАЛЬНАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ БЮДЖЕТА

Социальные гарантии коренным жителям мы подтверждаем из года в год при формировании бюджета. Основной финансовый документ региона традиционно носит ярко выраженную социальную направленность. Только за последние пять лет расходы региона на социальную политику возросли почти на 35%.

В этом году бюджет Чукотского автономного округа обеспечивает реализацию 34 региональных целевых программ, подавляющее большинство которых связано с обеспечением социальных гарантий жителей региона.

На территории региона действует отдельный закон, в рамках которого граждане, проживающие в сельской местности, получают медико-социальную помощь и обеспечиваются лекарственными препаратами. Ежегодно врачи проводят осмотры в оленеводческих бригадах. Коренному населению оказывается бесплатная стоматологическая помощь в части протезирования. В этом году

впервые нам удалось при обследовании населения на туберкулез на 100% охватить жителей дальних оленеводческих стоянок.

В сфере образования наш регион является одним из передовых не только в Дальневосточном федеральном округе, но и в России в целом.

В частности, Чукотка названа одним из лидеров решения проблемы доступности дошкольного образования. В настоящее время округ обеспечен детскими садами практически на 100%. Этот показатель один из самых высоких в России.

Для Чукотки характерна наибольшая обеспеченность школ учебным оборудованием, книгами, отмечено высокое качество учебного процесса. Сегодня 84,7% образовательных учреждений либо только что построены, либо прошли капитальную реконструкцию, либо модернизированы. Однако есть села, остро нуждающиеся в новых школах. Сейчас делается все возможное, чтобы проекты строительства пяти образовательных учреждений округа вошли в Федеральную целевую программу “Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья” на период с 2013 по 2018 год.

В школах Чукотского автономного округа с начала 2012 года обеспечено двукратное увеличение скорости Интернета. К настоящему времени к Интернету подключены все 47 образовательных учреждений Чукотки, в том числе профессиональные училища, Чукотский многопрофильный колледж и Чукотский окружной профильный лицей.

В регионе действует программа “Адресная социальная помощь семьям, проживающим на территории Чукотского автономного округа и имеющим детей”, позволяющая финансировать летний оздоровительный отдых детей за пределами региона.

Начиная с 2003 года работает инновационная сеть учебных групп начального профессионального образования в национальных селах, и в 2012 году таких групп в округе уже более 10.

В национальных селах 26 наименований социально значимых продуктов питания в муниципальных торговых предприятиях реализуются по фиксированным ценам. Мера по сдерживанию роста цен при реализации данной категории товара правительство округа предприняло в прошлом году.

Ежегодно с целью обеспечения доступности авиасообщения для жителей региона правительство Чукотского автономного округа субсидирует пассажирские авиаперевозки на местных авиалиниях, выполняемые ФГУП “ЧукотАВИА”. В программу субсидирования входят более 30 внутрирегиональных маршрутов, связывающих между собой Анадырь и сельские населенные пункты региона, а также районные центры и национальные села.

Также правительство региона ежегодно предоставляет субсидию из окружного бюджета для выполнения пассажирских перевозок в прибрежные населенные пункты Чукотки.

Активная поддержка оказывается семьям с детьми. В частности, многодетным кочующим семьям оленеводов и семьям морских охотников выплачивается 25 тыс. рублей на семью в год.

С 26 мая 2011 года в Чукотском автономном округе введен региональный материнский капитал для многодетных семей – единовременная денежная выплата за счет средств окружного бюджета 100 тыс. рублей при рождении или усыновлении третьего или последующего ребенка.

Сокращение численности детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, через развитие форм семейного воспитания определено нами как приоритетная задача. С 2010 года в округе реализуется социальный проект “Чукотка без сирот!”. Его главная цель – чтобы каждый ребенок из детского дома обрел свою семью. В результате в округе увеличилось количество приемных и опекунских семей, большинство из которых представлено коренными жителями Чукотки. Значительно выросло число усыновлений. Число воспитанников детских домов сократилось, как результат закрыт детский дом в г. Билибино.

БОРЬБА С АЛКОГОЛИЗМОМ

Отдельная и большая тема для приложения усилий правительства Чукотского АО – злоупотребление алкоголем коренными народами Чукотки. Мы понимаем, что ни одна социальная программа не будет иметь ожидаемого эффекта без решения этой сложнейшей социальной проблемы. Немаловажная деталь – данную проблему можно решить исключительно при тесном взаимодействии органов власти регионального и муниципального уровней, правоохранительных структур, а также организаций и предприятий.

В Чукотском автономном округе действует региональная целевая программа “Снижение потребления алкоголя и профилактика алкоголизма в Чукотском автономном округе на 2010–2012 годы”, которая содержит целый комплекс мер антиалкогольной направленности. Также по инициативе правительства был разработан комплексный план мероприятий по снижению потребления алкоголя и профилактике алкоголизма в округе.

Отметим, что организациям, ведущим активную антиалкогольную работу в округе, оказывается государственная поддержка в форме грантов.

В рамках данной программы правительство региона ежеквартально выплачивает вознаграждения в размере 45 тыс. рублей врачам психиатрам-наркологам. Данная мера направлена на укрепление кадрового состава психонаркологической службы Чукотского автономного округа. Это служит дополнительным стимулом к профессиональному совершенствованию и рациональной организации труда специалистов данного профиля.

Кроме того, в сентябре прошлого года в регионе вступили в силу изменения в закон о государственном регулировании розничной продажи алкогольной продукции на территории Чукотского АО. Теперь полный запрет на реализацию алкогольных напитков на территориях отдельных населенных пунктов Чукотки устанавливается правительством региона по результатам рассмотрения обращений представительных органов муниципальных образований, которые направляют его с учетом мнения населения, проживающего в конкретном поселении. Это мнение выявляется путем общественного обсуждения проекта решения, например в рамках сельского схода. Этим правом уже воспользовалось с. Краснено Анадырского района.

При взаимодействии органов местного самоуправления, общественности и правоохранительных органов, благодаря поддержке Красного Креста Чукотки созданы “форпосты трезвости” практически в каждом селе Провиденского района, а также в селах Уэлен и Инчоун Чукотского района, которые осуществляют контроль за несанкционированным распространением и сбытом технического спирта и другой алкогольной продукции. За время их существования пресечена незаконная продажа сотни литров спиртосодержащей продукции.

Одним из важных моментов решения проблемы алкоголизма среди коренного населения Чукотки стала организация курсов реабилитации и семинаров-тренингов по авторской методике Я.Э. Маршака с его непосредственным участием. Мероприятия организует Чукотское окружное отделение Российского Красного Креста.

За четыре года проведено 15 семинаров-тренингов, в которых приняли участие более 500 человек. В разных районах округа создано 17 групп здоровья с охватом около 300 человек.

На данном этапе мы работаем над созданием эскизного проекта медико-реабилитационного центра здоровья с использованием технологии нетрадиционной медицины и нетрадиционных методов лечения от алкогольной зависимости, а также при поддержке инструкторов, работающих по методу Я.И. Маршака в сельских поселениях округа.

Также на Чукотке началась работа по созданию методических рекомендаций для проведения школьных занятий по антиалкогольной проблематике и включению их в программу преподавания урока “Основы безопасности жизнедеятельности”.

ОЛЕНЕВОДСТВО – НЕ РАБОТА, А ОБРАЗ ЖИЗНИ

У аборигенов арктических территорий “хозяйственная специализация” имеет почти такое же значение, как принадлежность к тому или иному этносу. Историческая и культурная идентичность коренного населения всегда зависела от того, кем он родился – морзверобоем или оленеводом.



ОЛЕНЕВОДСТВО – ВЕДУЩАЯ ОТРАСЛЬ ПО КОЛИЧЕСТВУ ЗАНЯТОГО КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ



МОРСКОЙ ЗВЕРОБОЙНЫЙ ПРОМЫСЕЛ – ДРЕВНЕЙШАЯ ОТРАСЛЬ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ НА ЧУКОТКЕ

И именно поэтому сегодня на Чукотке активно поддерживаются традиционные виды хозяйствования – оленеводство и морзверобойный промысел. В этих отраслях из числа коренного населения занято 1642 человека. И благодаря устойчивому их развитию и поддержке со стороны правительства Чукотского АО значительно улучшилась жизнь работников отраслей, где большинство – коренные жители.

Поддержка сельскохозяйственного производства позволяет не только увеличить долю производимых в округе продуктов питания на региональном рынке, но и обеспечивает занятость коренного населения. Это способствует повышению социальной защищенности оленеводов и морских зверобоев.

Оленеводство – ведущая отрасль не только по объему производства, но и по количеству занятого коренного населения. В округе насчитывается 16 сельскохозяйственных предприятий, в которых трудятся около 1300 человек, в том числе 850 занятых непосредственно на работе в тундре. По состоянию на 1 января 2012 года поголовье оленей в хозяйствах составляло 173,9 тыс. голов.

Заработная плата работающих в тундре оленеводов сельскохозяйственных предприятий Чукотского автономного округа с 1 января 2012 года в среднем выросла на 25%.

Среднемесячная зарплата оленевода на Чукотке в 2012 году составляет 18 819 рублей. У женщин, работающих в тундре, средняя заработная плата достигает 17 335 рублей, у бригадира оленеводческой бригады – 22 119 рублей.

Средства на обеспечение индексации выделяются из бюджета Чукотского автономного округа. В общей сложности в 2012 году на эти цели предусмотрено направить 102,6 млн рублей.

Всего же на поддержку северного оленеводства в рамках региональной целевой программы “Государственная поддержка сельскохозяйственного производства Чукотского автономного округа на 2010–2012 годы” выделено свыше 1,45 млрд рублей за счет средств окружного и федерального бюджетов.

В настоящее время мы завершаем разработку долгосрочной региональной целевой программы “Развитие сельского хозяйства и регулирование рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия Чукотского автономного округа на 2013–2020 годы”, где одно из направлений – поддержка домашнего северного оленеводства, а значит, улучшение материально-экономического положения людей, занятых в отрасли.

Для достижения поставленных целей мы предполагаем, прежде всего, повысить социальный статус людей, занятых в оленеводстве. Кроме того, в ходе реализации программы будут созданы предпосылки для вывода аграрной экономики Чукотского автономного округа на качественно новый уровень развития производства мясной продукции, а это один из решающих факторов продовольственной безопасности ЧАО.

В 2011 году начата реализация проекта “Оленина – детям”. Отлажена схема централизованной поставки оленины во все образовательные учреждения округа. Такие поставки – во-первых, забота о детях, так как оленина считается исключительно диетическим продуктом, во-вторых, действенная поддержка местных сельхозтоваропроизводителей.

МОРЗВЕРОБОЙНЫЙ ПРОМЫСЕЛ – ТРАДИЦИИ ПРЕДКОВ

Морской зверобойный промысел – древнейшая отрасль хозяйствования на Чукотке. Сегодня добыча морских млекопитающих ведется только аборигенными жителями для пропитания и сохранения традиционного уклада жизни.

Наверное, Чукотка – единственный субъект Федерации, ведущий морской зверобойный промысел. Международной китобойной комиссией (IWC) Чукотке предоставлено право ежегодно добывать 135 серых и 5 гренландских китов. И это право, равно как и опыт чукотских китобоев, оспорить никто не решится. По отзывам IWC, Чукотка представляет самые точные и подробные отчеты о результатах промысла. В округе постоянно осуществляется мониторинг движения и численности популяции китов. Набираться опыта к нам едут морские охотники со всего мира.

Судьбоносным для морзверобойного промысла стало его выделение из сферы деятельности муниципальных сельхозпредприятий. Так, на сегодняшний день у нас в регионе по всему морскому побережью работают территориально-соседские общины морзверобоев.

В 2008 году была разработана и принята региональная целевая программа “Государственная поддержка морского зверобойного промысла Чукотского автономного округа на 2009–2012 годы” с общим объемом финансирования 312,4 млн рублей за счет средств регионального и федерального бюджетов.

Данная программа позволила не только укрепить материально-техническую сторону промысла, но и в несколько раз повысить оплату труда морзверобоев. Если раньше она составляла 6 тыс. рублей, то сегодня, в зависимости от добычи, можно заработать до 20–25 тыс. рублей в месяц.

По соглашению с правительством округа реализация мясной продукции промысла идет по социальному заказу и компенсируется из бюджетных средств согласно выполнению заданий. У каждого общинника есть гарантированный полный социальный пакет: ежегодный отпуск, оплата больничного и т.п.

В перспективе в округе планируется продолжать работу по совершенствованию материальной базы морзверобойных общин. В частности, предполагается приобретение более крупных лодок, холодильных емкостей и дополнительного снаряжения для ведения промысла.

Параллельно правительство округа активно работает над законопроектами, направленными на оказание дополнительной поддержки оленеводам и морским зверобоям. В частности, планируется предоставление ряда дополнительных социальных гарантий людям, занятым в оленеводстве и морзверобойном промысле. Таким образом мы повысим их социальную защищенность.

КУЛЬТУРА ЧУКОТКИ – НАСЛЕДИЕ ТЫСЯЧЕЛИТИЙ

Одновременно с поддержкой традиционных форм хозяйствования в регионе проводится активная работа по сохранению и развитию национальной и культурной идентичности малочисленных коренных народов Чукотки.

Очевидно, что очагами и хранителями традиционной культуры коренных малочисленных народов являются учреждения культуры Чукотского автономного округа. Всего на территории региона функционируют 25 учреждений культуры, где работают клубные формирования по декоративно-прикладному искусству, фольклорные самодеятельные ансамбли, индивидуальные мастера народных художественных промыслов.

Политика в области сохранения и развития культуры коренных малочисленных народов в Чукотском автономном округе осуществляется по нескольким направлениям.

Неотъемлемой частью традиционной культуры является декоративно-прикладное искусство.

Развитию народных художественных промыслов способствует ежегодное проведение выставок-ярмарок, мастер-классов, творческих лабораторий, круглых столов и конференций, направленных на освещение вопросов по сохранению ремесел Чукотки.

Например, с 2010 года в нашем регионе проводится выставка-ярмарка народных художественных промыслов Чукотского автономного округа “Пеликен”, ставшая популярной среди мастеров. По сравнению с 2010 годом в 2012 году количество очных и заочных участников увеличилось на 25 человек. Это в целом более трети мастеров от всего количества ремесленников региона.

Подобные выставки проводятся в рамках других крупных окружных мероприятий.

Существенный вклад в сохранение и развитие народных художественных промыслов вносит “Уэленская косторезная мастерская”, создавая по региону мастерские по резьбе и гравировке по кости, а затем помогая косторезам и гравировщикам реализовывать свою продукцию. С одной стороны, это сохранение культуры предков, с другой – создание дополнительных рабочих мест в поселках, а кроме того, популяризация художественных промыслов за пределами региона.

Второе и очень важное направление политики в области сохранения и развития культуры коренных малочисленных народов в Чукотском автономном округе – это организация мероприятий, направленных на поддержку нематериальной культуры.

Почти во всех районах ежегодно проводятся циклы традиционных праздников чукчей, эскимосов и эвенов: чукотские праздники “Кильвей” (праздник молодого теленка), “Вылгыкоранмат” (праздник осеннего отела), “Рылет” (гонки на оленьих упряжках), “Тиркыкэмэт” (празд-

ник солнца); эскимосские праздники “Спуск байдары на воду”, “Польа” (праздник кита); эвенский праздник “Хэбденек” (Новый год) и др.

На региональном уровне самым крупным мероприятием является окружной фольклорный фестиваль “Эргав”. Один из результатов фестиваля – создание видеопособий по традиционной культуре народов Чукотки. В сентябре 2013 года состоится 20-й, юбилейный праздник.

Кроме культурно-массовых мероприятий в области сохранения нематериального культурного наследия ведется большая методическая работа. И это касается прежде всего сферы языковой политики. Национальные языки чукчей, эскимосов и эвенов преподаются в ряде сельских школ региона. Кроме того, Чукотский многопрофильный колледж готовит преподавателей чукотского языка. В регионе проходят олимпиады по истории, географии, литературе Чукотки.

232



5

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ФOLKЛОРНЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ ТАНЦА И ПЕСНИ СОХРАНИЛИ УНИКАЛЬНЫЙ РЕПЕРТУАР И ЗАСЛУЖИЛИ СВОЮ ИЗВЕСТНОСТЬ

На межрегиональных олимпиадах по языкам коренных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, которые проводит Новосибирский государственный университет, чукотские студенты дважды занимали призовые места.

На национальных языках печатаются приложения к окружной газете “Крайний Север”. На телевидении выходят программы на чукотском и эскимосском языках. В радиозэфире проводятся уроки чукотского языка.

О том, что чукотский язык живет и развивается, свидетельствует высокий уровень современной чукотской литературы. В округе проводится международный литературный конкурс на соискание премии имени Ю.С. Рыхтэу.

В 2010 и 2012 годах были изданы книги юной чукотской писательницы Самиры Асатовой – лауреата конкурса имени Ю.С. Рытхэу (2010 год). Книги “Сказки бабушки Тымнэквиной” и “По аргишному пути канчаланского чаучу” вышли на чукотском и русском языках, они стали настоящей сенсацией. В настоящее время готовится к выпуску сборник рассказов чукотской писательницы Валентины Вэкэт (Итевтэгиной), издаются репертуарно-методические сборники “Айвэрэттэ”.

В целях сохранения культурного наследия на электронные носители переведено около 200 уникальных документов дореволюционного периода и первой половины прошлого века.

Одним из крупных проектов за последние пять лет в рамках реализации долгосрочной региональной целевой программы “Культура Чукотки” стало создание окружного аудиоархива чукотско-эскимосской песенно-танцевальной культуры и устного народного творчества. Это более 30 CD-дисков, на которых зафиксировано около 1400 записей на чукотском и эскимосском языках.

Ежегодно фольклорные ансамбли имеют возможность выезжать за пределы своих населенных пунктов в оленеводческие бригады, другие районы и в окружную столицу на крупные мероприятия.

Национальные фольклорные коллективы танца и песни сохранили уникальный репертуар и заслужили свою известность. Государственный чукотско-эскимосский ансамбль “Эргырон” за последние три года представил около 600 концертов в населенных пунктах округа, странах ближнего и дальнего зарубежья. Любят и ценят у нас в округе уникальные ансамбли “Атасикун”, “Уэлен”, “Берингия”, “Олененок”, “Лоринские зори”, “Белый парус”, собирающие древнее наследие народов Чукотки.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ВИДЫ СПОРТА – СОЦИАЛЬНО-КУЛЬТУРНАЯ НАПРАВЛЕННОСТЬ

Неотъемлемая составляющая в деле сохранения традиций коренного населения – это национальные виды спорта. Их финансирование ведется в рамках программы “Развитие физической культуры и спорта в Чукотском автономном округе”.

Возрождение популярности национальных видов спорта происходит одновременно с развитием традиционных отраслей хозяйствования.

В округе регулярно проводятся ставшие популярными массовые мероприятия: гонка на собачьих упряжках “Надежда”, культурно-спортивный фестиваль морских охотников “Берингия”, гонки на оленьих упряжках “Ръилет”, разыгрывается кубок губернатора по северному многоборью и национальной борьбе. Сборные команды Чукотского АО принимали активное участие во всероссийских и международных соревнованиях. Среди них – имеющие высокий статус Арктические зимние игры, первенство и чемпионат России по северному многоборью, Кижская регата, международная гонка на собачьих упряжках “Юкон-Квест”, Кубок Европы по гонкам на собачьих упряжках.

Спортсмены Чукотки становились чемпионами и призерами всероссийских, международных и межрегиональных соревнований.

Михаил Пенеринтын из с. Рыдкучи – чемпион и неоднократный призер чемпионатов России по северному многоборью, Анастасия Памья и Екатерина Колесникова – призеры первенства России по северному многоборью, Михаил Тельпин – призер гонки на собачьих упряжках “Берингия”, Максим Тыненеут – победитель всероссийских соревнований и призер Кубка Европы по гонкам на собачьих упряжках.

В рамках долгосрочной региональной целевой программы “Развитие физической культуры и спорта в Чукотском автономном округе на 2012–2013 годы” в 2012 году на поддержку и развитие национальных видов спорта предусмотрено около 15 млн рублей, что составляет 37% от выделенных средств. Из внебюджетных источников ежегодно выделяется более 5 млн рублей.

Как одну из перспективных составляющих экономического и социального развития Чукотского АО мы рассматриваем туризм.

Стабилизация и внедрение в жизнь крупных инфраструктурных проектов создали благоприятные условия для развития этой отрасли. Кроме того, мы считаем, что благодаря своим природно-климатическим и культурным особенностям Чукотка может стать одним из центров внедрения новых туристических продуктов.

Развитие туристической отрасли Чукотки – результат целенаправленной политики окружного правительства. С 2003 года реализуется РЦП “Развитие туризма в Чукотском автономном округе”. Туристский поток на Чукотку увеличивается из года в год (с 21 442 человек в 2007 году до 25 010 человек в 2011 году).

Правительство Чукотского АО нацелено на дальнейшую активизацию въездного туризма, который поможет развитию частного предпринимательства и – главное – созданию новых рабочих мест. Кроме того, участие коренного населения в этно- и экотуристических проектах – дополнительный стимул для сохранения традиционного уклада и культуры, поскольку именно они привлекают ученых, путешественников, журналистов и в целом людей любознательных и активных.

ДИАЛОГ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ

Правовое положение коренных малочисленных народов регулируется федеральными и региональными нормативно-правовыми актами.

С 2001 года в структуре правительства округа работает управление по делам коренных малочисленных народов Чукотки, решающее и вопросы их социально-экономического развития. Главные специалисты управления работают при муниципальных образованиях. Таким образом, обеспечивается представительство коренных малочисленных народов в органах местного самоуправления.

На сегодня в Чукотском автономном округе зарегистрировано 30 некоммерческих организаций коренных малочисленных народов. Они взаимодействуют с органами государственной власти, участвуя в деятельности различных комиссий, комитетов, советов, где они имеют право голоса.

Среди общественных организаций наиболее представительной является региональная общественная организация “Ассоциация коренных малочисленных народов Чукотки”. Она работает на Чукотке более 20 лет и объединяет представителей коренных малочисленных народов округа, а также другие этнические группы. Немаловажным фактором является обязательное участие ассоциации в рассмотрении законопроектов, затрагивающих права и интересы коренных малочисленных народов.

Второй по величине является общественная организация “Инуитский приполярный совет Чукотки”, объединяющая представителей одного народа – эскимосов. В 1992 году эскимосы Чукотки вошли в состав авторитетной международной организации ИСС (Инуитская циркумполярная конференция), которая объединяет эскимосов Канады, Соединенных Штатов Америки (Аляска), Дании (Гренландия).

Историческим событием стало подписание протокола к меморандуму о трехстороннем сотрудничестве между правительством Чукотского АО Российской Федерации, Ассоциацией коренных малочисленных народов Чукотки и Инуитской циркумполярной конференцией.

В документе отмечены положительные изменения в социально-экономическом положении коренных малочисленных народов на Чукотке. Это достигнуто благодаря реализации комплекса мер по созданию условий для ведения традиционного образа жизни, сохранения культурного наследия, осуществления традиционного образа жизни коренными народами Чукотки.

Как уже упоминалось, исторически традиционными видами деятельности коренных малочисленных народов Чукотки являются оленеводство и морзверобойный промысел. В связи с этим в округе работают некоммерческие партнерства, объединяющие людей по профессиональному признаку, – Союз морских зверобоев и Союз оленеводов.

Немаловажную роль в сохранении культуры, традиций и истории чукотского народа играет региональная общественная организация любителей чукотского языка и литературы “Чичеткин взгав” (“Родное слово”).

Поддержка социально значимой деятельности некоммерческих организаций осуществляется органами государственной власти различными способами. Как правило, это организационная помощь в проведении общественно значимых мероприятий, консультационное, методическое обеспечение, материально-техническая поддержка.

Мы понимаем, что постоянный неформальный диалог власти и общественности требует системности и создания более прозрачных механизмов ее реализации. Наиболее оптимальным решением такой задачи оказался программно-целевой метод.

В 2011 году на Чукотке был принят закон о господдержке социально ориентированных некоммерческих организаций в регионе. Утверждена долгосрочная программа, целью которой стало содействие деятельности социально ориентированных некоммерческих организаций, направленной на решение социальных проблем, развитие гражданского общества в регионе. И уже в этом году некоммерческие организации для реализации своих проектов получили более 10 млн рублей.

В социально-экономическом развитии территории и решении проблем жителей Чукотки активное участие принимают золотодобывающие компании, работающие на территории региона. Ярким примером является некоммерческая организация “Фонд социального развития “Купол”. Учредитель фонда – Чукотская горно-геологическая компания, разрабатывающая на Чукотке уникальное золотосеребряное месторождение Купол. Фонд – одна из форм социальной ответственности компании перед регионом. Особое внимание фонд “Купол” уделяет реализации проектов, связанных с оказанием поддержки коренным малочисленным народам, – на эти цели направляется не менее трети его бюджета.

Другой пример: золоторудная компания “Майское” шефствует над двумя оленеводческими бригадами с. Билингс Иультинского района, которым поставляет горюче-смазочные материалы и дрова. Кроме того, компания запланировала строительство перевалочной базы для оленеводов. Также “Майское” оказывает адресную благотворительную помощь ветеранам, пожилым людям, многодетным семьям, детям из неблагополучных семей и детям-инвалидам, проживающим в национальных селах. Опыт инициатив подобных взаимодействий мы планируем расширять.

Современный мир переполнен проблемами: экономическими, финансовыми, социальными, экологическими. В ряду этих серьезных и важных проблем особое и самостоятельное место занимают вопросы сохранения и развития территорий проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов.

Чукотка – один из немногих регионов России, который, несмотря на все трудности, смог сохранить малочисленные народы с национальным образом жизни и традиционными формами хозяйствования в их классическом виде.

Но, с другой стороны, в силу именно этого образа жизни и традиционных форм хозяйствования эти народы оказались сегодня на грани исчезновения.

Поэтому правительство Чукотского АО стремится, чтобы социальная политика, проводимая на территории региона, способствовала сохранению коренных и малочисленных народов Чукотки, улучшению жизни, сохранению традиционных форм хозяйствования, обычаев и культуры.

Это важная деятельность, от которой зависят жизнеспособность и благополучие всего нашего округа.

ОБЩЕСТВО
С ОГРАНИЧЕННОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

АРТЕЛЬ СТАРАТЕЛЕЙ “ШАХТЕР”



**Владимир Иванович
Руппель**

Генеральный директор

Прошел путь от горнорабочего очистного забоя до генерального директора предприятия. На Чукотке с середины 1970-х годов. Работал на подземке в Полярнинском ГОКе, в конце 1980-х годов являлся заместителем директора комбината по производству. В 1990 году создал и возглавил самостоятельное золотодобывающее предприятие артель старателей “Шахтер”.

ООО “АРТЕЛЬ СТАРАТЕЛЕЙ
“ШАХТЕР” БЫЛО СОЗДАНО
В ЧУКОТСКОМ АВТОНОМНОМ
ОКРУГЕ 28 НОЯБРЯ 1990 ГОДА.



РОССИЯ, ЧАО, 689400, ПЕВЕК,
УЛ. ОБРУЧЕВА, Д. 2Б
ТЕЛ./ФАКС: (499) 792 8459, 792 8460
E-MAIL: SHAKHTER@MAILFROM.RU

Предприятие, ставшее одним из правопреемников Полярнинского горно-обогатительного комбината, дававшего в лучшие свои годы до 15 т золота ежегодно, ведет добычу золота подземным способом на арктическом побережье Чукотки.

Практически сразу артель стала высокорентабельной благодаря своему кадровому потенциалу – отличным специалистам, профессионалам своего дела – шахтерам (отсюда и название артели), механизаторам, геологам, которые



ежегодно давали артели прирост запасов до 200 кг металла. В результате объемы добычи у “Шахтера” постоянно возрастали и позволили артели за первые 10 лет своей работы дать свыше 2 т золота.

В скором времени артель прочно завоевала лидирующие позиции среди золотодобывающих предприятий своего класса сначала в регионе, а потом и во всей стране, и уже в 1999 году коллектив был награжден кубком губернатора Чукотского АО за первое место среди профильных предприятий Чукотки.

Артель самостоятельно обеспечивает себя техникой, горючим, продовольствием, формирует своевременную поставку необходимых для нее грузов, идя в ногу со временем, постоянно осуществляет техническое перевооружение своей производственной базы, обновляя основные средства, что и позволяет ей сохранять набранные темпы и оставаться все эти годы в числе ведущих золотодобывающих предприятий, своевременно уплачивая налоги и сборы в бюджеты всех уровней.

Так, например, в 2003 году старатели “Шахтера” добыли 500 кг драгоценного металла, в результате чего налоговые отчисления составили 40 млн рублей.

Уже в 2001 году артель вышла на стабильный уровень добычи 400 кг золота. Сейчас эта планка перевалила за 500 кг.

Нынешние разведанные и защищенные запасы в объеме 9 т позволяют пред-

приятию осуществлять золотодобычу в течение последующих 18 лет, а это – обеспеченность рабочими местами 350 человек, дающая им и их семьям чувство уверенности в завтрашнем дне, хороший и постоянный заработок.

В горнодобывающей отрасли успех любого предприятия во многом определяет геологическая служба, которая осуществляет разведку перспективных площадей.

От того, насколько точными окажутся прогнозы геологов, напрямую зависит итог работы того же “Шахтера”, где трудятся опытные геологи, имеющие большой профессиональный стаж своей деятельности именно в условиях Крайнего Севера с его особенной природной и климатической спецификой.

В настоящее время, как и в предыдущие годы, артель продолжает вести добычу золота на месторождении Рывеем, находящемся в непосредственной близости

от Северного Ледовитого океана, и не так давно приступила к добыче золота и на участке Сквозной, что тоже находится в Арктической зоне, но глубже в тундре.

На предприятии достигнуты высокие производственные показатели. В частности, на подземных работах выработка на одного горнорабочего очистного забоя составляет до 30 куб. м шахтных песков в смену – в два раза выше тех норм, по которым раньше работал горно-обогатительный комбинат.

Это стало возможным благодаря максимальной механизации всех производственных процессов и одновременно высокому уровню подготовки инженерно-технического состава артели, а еще и тому хорошему морально-психологическому климату, который создан на предприятии. Ведь руководство крайне заинтересовано в том, чтобы в артели трудились, не покидая ее, лучшие специалисты во всех областях – производственных, хозяйственных и бытовых.

Здесь прекрасно понимают, что человек не уйдет добровольно оттуда, где ему созданы все необходимые условия для нормальной, полноценной работы и для такого же полноценного отдыха. Это тем важнее здесь, на Крайнем Севере, где человек трудится по полгода, при этом зная, что его будущее надежно защищено его же собственным трудом.

МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВАЯ БАЗА ЧУКОТКИ – ОСНОВА ДЛЯ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА



**Григорий Андреевич
Тынанкергав**

ДЕПУТАТ ДУМЫ ЧУКОТСКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
КОМИТЕТА ПО ПРОМЫШЛЕННОЙ
И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПОЛИТИКЕ,
ГЕОЛОГ, ОТЛИЧНИК РАЗВЕДКИ НЕДР



**Татьяна Владимировна
Каширина**

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА НЕДРОПОЛЬЗОВАНИЯ,
ВОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ
ДЕПАРТАМЕНТА ПРОМЫШЛЕННОЙ
ПОЛИТИКИ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ЖИЛИЩНО-
КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА
ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

БОГАТАЯ МИНЕРАЛЬНО-СЫРЬЕВАЯ БАЗА ВО МНОГОМ ОПРЕДЕЛЯЕТ
ВЕКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЧУКОТКИ И КОНКРЕТНЫЕ
ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ, ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА
ЖИЗНИ И БЛАГОСОСТОЯНИЯ ГРАЖДАН, ПРОЖИВАЮЩИХ В ОКРУГЕ.
БОЛЕЕ ТОГО, КАК И ПОЧТИ ВО ВСЕХ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНАХ РОССИИ,
ГОРНОДОБЫВАЮЩАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ЧУКОТКИ И В ОБОЗРИМОМ
БУДУЩЕМ ОСТАНЕТСЯ ЕДИНСТВЕННОЙ ОТРАСЛЬЮ, БЛАГОДАРЯ
КОТОРОЙ ВОЗМОЖНО РАЗВИТИЕ СОЦИАЛЬНОЙ, ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ
И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВЫВОД РЕГИОНА НА НОВЫЙ,
БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ ЭТАП ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ.

Чукотский автономный округ – крупнейший регион Дальнего Востока России – обладает богатейшими минерально-сырьевыми ресурсами золота, олова, серебра, сурьмы, меди, молибдена, свинца, цинка, вольфрама, радиоактивных металлов, ртути и других металлов, а также угля, нефти и газа, подземных питьевых и минеральных вод, общераспространенных полезных ископаемых, поделочных и полудрагоценных камней; на востоке региона имеются выходы термоминеральных источников.

Первые сведения о полезных ископаемых Чукотки были получены в связи с золотой лихорадкой Клондайк на Аляске, которая вызвала интерес русского правительства к Чукотке и Охотскому побережью. На окраину России снаряжалось несколько экспедиций, первые сведения о чукотском золоте были получены в 1900 году геологической экспедицией под руководством горного инженера К.И. Богдановича (впоследствии известного российского геолога). В 1901–1903 годах на Чукотке работали геолого-разведочные экспедиции и партии старателей, однако промышленного золота обнаружено не было.

В конце 1906 года француз Е. Надо обнаружил золото промышленного содержания около устья р. Анадырь, но богатые золотые россыпи в районе не наблюдались.

С 1909 года Чукотско-Анадырский край был закрыт для иностранного капитала.

В последующие годы поиски золота сосредоточились в районе хребта Золотого, где была установлена золотоносность отдельных речек, добыто 160 кг золота (1906–1908 годы), но промышленные россыпи отсутствовали.

В 1926 году экспедиция геолога С.В. Обручева установила благоприятные геологические признаки для нахождения золота на Чукотке. В конце 1920-х – начале 1930-х годов геолог Ю.А. Билибин выдвинул прогнозы о распространенности в пределах Колымы и Чукотки не только золотых, но и богатых золотосеребряных месторождений, которые впоследствии оправдались находками крупных россыпей золота.

В начале 1930-х годов в связи с освоением Северного морского пути возникли благоприятные предпосылки для развертывания на Чукотке геологических исследований.

С 1933 по 1938 год геологи Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) под руководством геолога С.В. Обручева открыли несколько богатых месторождений олова (Валькумей, Иультин, Пыркакай и др.), которые отвлекли внимание от золота, хотя в оловянных рудах и россыпях периодически отмечалось повышенное содержание золота. В этот период появились теоретики, утверждавшие, что олово и золото – антагонисты, а следовательно, в оловоносной провинции золотых месторождений быть не должно. Но в 1935–1936 годах геологи ГУСМП отметили повышенную золотоносность рр. Большой Анюй и Малый Анюй, а также бассейна р. Амгузмы, а в 1940 году было установлено высокое содержание золота в рыхлых отложениях р. Ичувеем, в бассейне которой позднее были открыты уникальные золотые россыпи.

Великая Отечественная война и послевоенные годы прервали стремительно нараставший объем геологических исследований и значительно задержали дальнейшее изучение перспектив – все силы были сосредоточены на обеспе-

чении минерально-сырьевой базы работающих оловянных рудников и приисков на уже известных площадях, широкие же поисковые работы были свернуты. В эти же годы геологами была обоснована золотоносность оловоносной Чукотки, когда в процессе исследований рыхлых отложений речных долин было добыто несколько сот граммов золота.

В 1948–1949-х годах, когда было возрождено Чаунское районное геолого-разведочное управление (основано в 1939 году), его геологи открыли на Чукотке крупные промышленные россыпи золота в бассейнах рр. Ичувеем и Гремучая. Чукотка была признана не только оловоносной, но и золотой, и в первую очередь богатой россыпями. Россыпи золота Чукотки сыграли значительную роль в развитии горнодобывающей отрасли региона. Чукотская провинция россыпного золота выявлена позднее Колымской, она характеризуется преимущественно узловым размещением рудно-россыпных площадей, в ее пределах выделяется 16 металлогенических узлов и зон, разделенных значительными площадями; выявлено и разведано более 400 россыпей.

Освоение минерально-сырьевой базы Чукотки началось в 1940–1950-х годах открытием Валькумейского и Иультинского месторождений олова. В конце 1941 года на руднике “Валькумей” были добыты первые тонны олова, позже началась эксплуатация Иультинского месторождения. Производство высококачественного оловянного концентрата из рудных и россыпных месторождений олова вплоть до середины 1960-х годов являлось основой экономики национального, а затем автономного округа.

Открытие крупных россыпных месторождений золота в Чаунском, Билибинском районах в 1950-х годах и в Шмидтовском – в 1960-х годах отодвинуло месторождения олова по значимости в экономике округа на второй план. К этому времени поиски и разведку месторождений россыпного золота в округе осуществляли 7 специализированных и комплексных экспедиций, в которых работало более 4 тыс. геологоразведчиков. В округе работало 4 горно-обогатительных комбината, в короткий срок (к началу 1970-х годов) годовая добыча золота на Чукотке достигла 35 т.

В 1960-х годах на Чукотке были открыты первые месторождения рудного золота, меди и молибдена. В Билибинском районе к началу 1980-х годов разведано Каральвеемское месторождение золотокварцевой формации, руды которого обладают уникальными технологическими свойствами (более 90% металла извлекается гравитацией). В Чаунском районе разведано уникальное по запасам и ресурсам месторождение Майское золотомышьяксulfидной формации с упорными рудами.

С начала 1960-х годов в юго-восточной части региона начались работы по оценке нефтегазоносности Анадырской и Хатырской впадин, в 1981 году в результате проведения комплекса геолого-разведочных работ здесь было открыто первое месторождение нефти.

В 1980–1990-е годы в вулканитах Охотско-Чукотского вулканогенного пояса и его перивулканической зоне открыты и оценены ряд перспективных золотосеребряных месторождений и рудных узлов. Проведена разведка перспективных золотосеребряных месторождений Валунистое, Двойное, Клен. В эти же годы выявлены перспективные рудные узлы: Эргуве-

емский, Вапанайский, Иргунейский, Тэлэвеемский и др., которые позволяют рассчитывать на открытие нескольких крупных золотосеребряных и существенно серебряных месторождений. Характерной особенностью выявленных золотосеребряных объектов является весьма высокое качество руд. В 1995 году по результатам опережающих геолого-поисковых работ масштаба 1 : 200 000, где ранее были известны пункты минерализации с содержанием золота 3 г/т, анюйскими геологами было обнаружено крупное золотосеребряное месторождение Купол.

За 70-летний период планомерного геологического изучения территории Чукотского автономного округа открыты и разведаны многочисленные месторождения золота, олова,

земные воды. С 1992 года в связи с общим экономическим кризисом в стране, совпавшим с резким падением цены олова на мировом рынке, добыча олова в регионе и России в целом стала нерентабельна, и с этого момента на Чукотке была прекращена добыча олова и вольфрама.

В настоящее время ведущую роль играет золотодобывающая отрасль. В основе Стратегии развития Чукотского автономного округа до 2020 года находится в первую очередь освоение месторождений рудного золота и серебра.

За последние годы уровень добычи золота значительно вырос по сравнению с периодом 1993–2007 годов. В 2000 году уровень добычи золота составлял 6,3 т. Основ-



1

МЕСТОРОЖДЕНИЕ ЗОЛОТА И СЕРЕБРА КУПОЛ

вольфрама, ртути, угля, нефти, газа и других полезных ископаемых. За 60 лет добыто более 840 т золота, более 200 тыс. т олова, около 90 тыс. т вольфрама и порядка 29 млн т угля.

Государственным балансом по Чукотскому АО учтены следующие полезные ископаемые: золото, олово, серебро (как попутный компонент в золотосеребряных и олово-серебро-полиметаллических месторождениях), вольфрам, ртуть, уголь, нефть, газ, строительные материалы. На 1 января 2012 года на территории округа учтено 467 месторождений полезных ископаемых, без учета месторождений подземных и термальных вод и общераспространенных полезных ископаемых, в том числе 385 месторождений золота, 8 коренных с попутным серебром, 11 месторождений комплексных олововольфрамовых руд, 44 россыпи золота, 9 комплексных россыпей олова и вольфрама, 10 месторождений угля, месторождения нефти и газа, медно-олово-серебряные и цеолитовые. Практически все они были открыты еще в советское время, за исключением двух золоторудных месторождений – Купол и Кекура.

Традиционными видами промышленной добычи полезных ископаемых с момента освоения недр территории Чукотского автономного округа считались олово рудное и россыпное, золото, вольфрам и уголь. В отдельные годы вовлекались в эксплуатацию месторождения ртути, постоянно используются общераспространенные полезные ископаемые (преимущественно строительные материалы) и под-



2

ной объем добытого золота приходился на золото из россыпных месторождений (80%).

В период 2000–2007 годов добыча золота находилась на уровне 4,4–6,4 т. Причем доля россыпного золота в общей добыче неуклонно снижалась и в 2007 году фактически сравнялась с добычей рудного. Количество предприятий, занимающихся россыпной золотодобычей, уменьшилось более чем в два раза – с 53 в 2000 году до 24 в 2007 году.

В 2008–2009 годы произошел рост золотодобычи в шесть раз в связи с вводом в эксплуатацию рудного месторождения Купол.

Основной вклад в производство рудного золота на территории округа вносит ЗАО “Чукотская горно-геологическая компания” (корпорация “Кинросс Голд”), разрабатывающее месторождение Купол.

Доля предприятия в общем объеме добычи составляет 80–85%. В 2011 году на месторождении добыто 15,7 т золота и 205 т серебра. Всего с начала разработки месторождения в 2008 году по июнь 2012 года добыто 82 т золота, 901 т серебра.

Стабильно работает ОАО “Рудник Каральвеем”, в 2011 году добыто 1,4 т рудного золота на месторождении Каральвеемское. Добыча руды ведется подземным способом при производительности по переработке 200 тыс. т руды в год. Предприятие усиленно проводит геолого-разведочные работы на глубоких горизонтах месторождения, ведет подготовку к про-

ведению поисковых и поисково-оценочных работ на Алискеровской и Ытхиринатской перспективных площадях.

ООО “Артель старателей Чукотка” в 2011 году на месторождении Валунистое произвело 0,9 т золота и 7,7 т серебра. В III квартале 2011 года работа рудника была приостановлена в связи с переходом права пользования недрами от ООО “Артель старателей Чукотка” к ООО “Рудник Валунистый” и необходимостью проведения планового ремонта на золотоизвлекательной фабрике рудника.

Добыча россыпного золота в 2011 году составила 1,6 т. Основной вклад в добычу россыпного золота вносят пять предприятий, ежегодно добывающих свыше 100 кг:

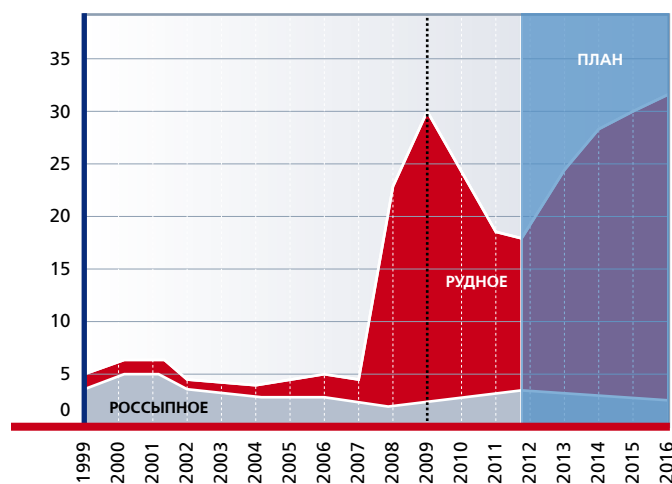


РИС. 1. ДОБЫЧА ЗОЛОТА В 2000–2011 ГОДАХ, ПРОГНОЗ ДО 2016 ГОДА, Т

ООО “А/с Шахтер”, ООО “Полярная звезда”, ООО “А/с Чукотка”, ООО “А/с Полярная”, ООО “А/с Луч”. Лидером является ООО “А/с Шахтер”, добывшее 545 кг россыпного золота.

Наблюдаемая в 2010–2011 годах тенденция снижения уровня золотодобычи (рис. 1) связана прежде всего с уменьшением содержания золота в руде и переходом на подземный способ отработки на месторождении Купол. Из других причин снижения уровня добычи следует отметить временную приостановку добычных работ на ранее разрабатываемых рудных месторождениях Двойное (в 2010 году) и Валунистое (в 2011 году) в связи с необходимостью проведения дополнительных поисково-разведочных работ.

Перспективы золотодобычи региона связаны прежде всего с освоением новых рудных месторождений золота и серебра. Эта задача в настоящее время успешно решается путем привлечения в округ крупных компаний, таких как “Кинросс Голд”, ОАО “Полиметалл”, “Хайлендголд”.

В ближайшие три года планируется ввод в эксплуатацию четырех месторождений.

На I квартал 2013 года намечен запуск в эксплуатацию золотоизвлекательной фабрики на золоторудном месторождении Майское (ООО ЗК “Майское”, учредитель – ОАО “Полиметалл”). ТЭО разработки предполагает добычу руды подземным способом и ее флотационное обогащение на промплощадке месторождения с последующей доставкой

концентрата в Амурск для его дальнейшей переработки на фабрике автоклавного выщелачивания. Планируемая производительность фабрики по переработке руды – 700 тыс. т в год (110 тыс. т концентрата, 6–8 т золота).

Во второй половине 2013 года намечен запуск подземного рудника производительностью 900 т руды в сутки на месторождении Двойное (ЗАО “Чукотская горно-геологическая компания”). Руда месторождения Двойное будет перерабатываться на золотоизвлекательной фабрике (ЗИФ) рудника “Купол”. В перспективе среднегодовой объем добычи может составить 6–7,5 т золота и 7–8 т серебра.

В конце 2012 года возобновит работу ЗИФ месторождения Валунистое (ООО “Рудник Валунистый”). В 2013 году предприятие выйдет на плановый уровень добычи 1,1–1,5 т золота в год. В перспективе возможно освоение близлежащих новых рудных объектов Канчалано-Амгуэмской зоны, на которых в настоящее время проводятся геолого-разведочные работы.

В 2013 году на золоторудном месторождении Кекура (ЗАО “Базовые металлы”) планируется запуск опытно-промышленной фабрики производительностью 130–150 тыс. т руды в год (до 2 т золота), одновременно продолжаются геолого-разведочные работы для наращивания полученных запасов золота. Запуск золотоизвлекательной фабрики производительностью 1 млн т руды в год ожидается в 2015 году. Дальнейшие перспективы связываются как с освоением новых рудных объектов в пределах Каральвеевского рудного узла, так и за его пределами.

В 2015 году планируется ввести в промышленную эксплуатацию золотосеребряное месторождение Клен (ООО “Клен”). Разработка будет осуществляться открытым способом с переработкой руды в циклах гравитации и цианирования. Планируемый уровень добычи руды 50–200 тыс. т в год (1,8 т золота, 3–6 т серебра), общий срок эксплуатации рудника с учетом развития горных работ составит 10 лет. В дальнейшем ожидается наращивание запасов за счет разведки на рудное золото лицензионных участков на Верхне-Кричальской перспективной площадке.

По мере сокращения фонда открытых и осваиваемых месторождений драгоценных металлов и истощения их запасов актуальным становится поиск новых объектов, обладающих комплексным составом руд, разработка которых будет максимально рентабельна. Указанным условиям отвечают большеобъемные месторождения молибден- и медно-порфировых руд. Месторождения такого типа есть на Чукотке, одно из них – Баимская рудная зона, наиболее разведанным фрагментом которой является месторождение Песчанка, известное как рудопроявление еще с начала 60-х годов прошлого века. Баимская рудная зона является крупнейшей на северо-востоке России золотосодержащей медно-порфировой группой месторождений. В руде Баимки содержатся медь, золото, молибден, серебро и другие металлы.

Одно из месторождений Баимской рудной зоны – медно-порфировое месторождение Песчанка – сопоставимо по ряду параметров с таким рудным гигантом, как Бингем (США, штат Юта), и другими аналогичными месторождениями Тихоокеанского рудного пояса, его ресурсы можно оценить как сверхкрупные. В настоящее время на месторо-

ждении завершены оценочные работы. В конце 2011 года утверждено ТЭО временных кондиций для подсчета запасов меди и попутных металлов. Доказанные запасы меди составляют 5,4 млн т, золота – 460 т. В целом ресурсный потенциал Баймской площади оценивается в 27 млн т меди и 1,6 тыс. т золота. В перспективе создание крупного горно-промышленного комплекса на базе месторождений Баймской рудной зоны. Месторождение Песчанка, как наиболее изученная площадь, готовится как первая очередь. Годовое производство меди (в концентрате) составит 209 тыс. т, золота – 13,5 т. Для освоения группы месторождений Баймской рудной зоны требуется привлечение инвестиций, на

Тихоокеанского кольца, можно ожидать открытия новых медно-порфировых золото- и серебросодержащих месторождений, которые по своим параметрам могут быть сопоставимы с объектами мирового класса.

В соответствии с геолого-экономическим обоснованием перспектив развития минерально-сырьевой базы Чукотского автономного округа (ВСЕГЕИ, 2007 год) ресурсный потенциал Чукотского автономного округа по рудному золоту оценивается в более чем 4 тыс. т. Эти высокие оценки подтверждаются наличием значительного количества перспективных слабоизученных площадей и проявлений, в которых установлены признаки рудоносности. Увеличение объемов



МЕСТОРОЖДЕНИЕ МАЙСКОЕ



МЕСТОРОЖДЕНИЕ ДВОЙНОЕ



МЕСТОРОЖДЕНИЕ КЕКУРА

порядок и более превышающих инвестиции, необходимые для освоения золоторудных месторождений.

В других рудных районах Олойского пояса также выявлено несколько штокверков с молибденит-халькопирит-кварцевой минерализацией. В пределах Чукотского отрезка Охотско-Чукотского вулканогенного пояса и в Олойском вулканогенном поясе, по аналогии с другими регионами

поисковых и оценочных работ на территории округа для поддержания и развития его промышленного потенциала – стратегически наиболее актуальная задача.

В период 2013–2016 годов прогнозируется рост добычи золота до 30–35 т в год в связи с вводом в эксплуатацию рудных месторождений Майское, Двойное, Кекура, Клен, возобновлением добычных работ на месторождении Валунистое.

Основа для сохранения стабильной добычи золота и серебра – это непрерывный прирост ресурсов и запасов рудного золота и серебра в результате освоения новых площадей. За последние 6 лет в пользование передано 19 площадей, перспективных на выявление золотых и золотосеребряных месторождений с общим ресурсным потенциалом около 900 т рудного золота и 6 тыс. т серебра. Эти участки расположены как вблизи разрабатываемых или подготавливаемых к освоению месторождений, так и на значительном удалении от них, что в перспективе может привести к созданию новых горнодобывающих узлов на территории округа. Финансирование геолого-разведочных работ на рудное зо-

не последнее место в горнодобывающей промышленности. В настоящее время в пользование передано всего 12% от учетных запасов россыпного золота. В нераспределенном фонде – 330 месторождений. Только 18% из учетных запасов россыпного золота, находящихся в нераспределенном фонде, может представлять какой-то интерес для недропользователей. При сложившемся за последние годы уровне россыпной золотодобычи в 1,5–1,8 т в год обеспеченность запасами предприятий, ведущих отработку россыпных месторождений, в целом составляет не менее 30 лет. Резервом поддержания уровня добычи золота из россыпей является вовлечение в отработку техноген-



ЗОЛОТОСЕРЕБРЯНАЯ РУДА



САМОРОДНОЕ ЗОЛОТО, МЕСТОРОЖДЕНИЕ КЕКУРА



МЕСТОРОЖДЕНИЕ МЕДИ ПЕСЧАНКА

лото за счет собственных средств недропользователей за последние 5 лет увеличилось почти в 4 раза – с 535 млн рублей в 2007 году до 1960 млн рублей в 2011 году. К 2018–2020 годам можно ожидать значительного прироста запасов рудного золота и серебра.

На территории Чукотского автономного округа добыча россыпного золота еще долгое время будет занимать

ных месторождений с применением усовершенствованного промывочного оборудования.

Разработка месторождений олова и вольфрама на Чукотке находится в зависимости от мировых цен на эти металлы. На территории округа расположено месторождение Пыркакайское с самыми крупными в России запасами олова. Запасы месторождения составляют: по олову – 347 тыс. т, по вольфраму – 21,2 тыс. т. В 2011 году проведена переоценка запасов, утверждены ТЭО постоянных разведочных кондиций для подсчета запасов и запасы месторождения (владелец лицензии – ООО «Северное олово»). Предварительная оценка показывает экономическую эффективность освоения месторождения. Положительными факторами являются расположение месторождения в одном из наиболее освоенных на Чукотке районов с развитой инфраструктурой, легкообогащаемая руда месторождения, нулевая налоговая ставка по НДС для олова, добываемого на территории Дальневосточного федерального округа, на период с 2013 по 2017 год.

Основными угледобывающими предприятиями являются ОАО «Шахта Угольная», ведущее добычу бурого угля на месторождении Анадырское (запасы всех категорий –

240 млн т) и ОАО "Шахта Нагорная", добывающее каменный уголь на месторождении Бухта Угольная (запасы всех категорий – 399,3 млн т). Оба предприятия обеспечивают потребность традиционных потребителей Чукотского автономного округа – ОАО "Чукотэнерго" и ГП ЧАО "Чукоткомунхоз". Ежегодный уровень добычи обеих шахт в последние годы колеблется в пределах 350–400 тыс. т.

Основные перспективы угледобывающей промышленности округа связаны с реализацией проектов на площади Беринговского угольного бассейна. По своим качествам каменный уголь Беринговского угольного бассейна (низкозольный, мало- и среднесернистый, высококалорийный)

вольствия для Чукотки, создания базы для Чукотского рыболовного флота, укрытия для судов от непогоды. Кроме того, морской порт будет иметь стратегическое значение для освоения Арктики при возобновлении движения по Северному морскому пути, разработке месторождений углеводородов арктических шельфов и полноценной интеграции с другими дальневосточными регионами.

С началом освоения Амаамского и Верхне-Алькатваамского месторождений Беринговского угольного бассейна ожидается не только значительное увеличение добычи каменного угля в регионе, но и изменение социально-экономической обстановки Анадырского района



**АМААМСКОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ КАМЕННОГО УГЛЯ
(БЕРИНГОВСКИЙ УГОЛЬНЫЙ БАССЕЙН)**



ЗАПАДНО-ОЗЕРНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ ГАЗА

отвечает международным стандартам и может быть вполне конкурентоспособным на мировом рынке. Помимо использования в качестве топливного сырья, уголь пригоден для глубокой переработки.

Проект освоения Беринговского угольного бассейна нацелен на создание горнодобывающего предприятия производительностью не менее 10 млн т угля в год, ориентированного на экспорт высококачественного каменного угля, в том числе коксующегося, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В конце 2011 года (владелец лицензии – ЗАО "Северо-Тихоокеанская угольная компания") утверждены балансовые запасы каменного угля по участку Западный Амаамского месторождения для подземной добычи в количестве 23,3 млн т. Работы на месторождении продолжаются, в 2014 году ожидается прирост запасов угля для открытой добычи в количестве не менее 200 млн т.

На Амаамском месторождении планируется строительство карьеров, обогатительной фабрики, морского порта с угольным терминалом, а также объектов инфраструктуры. Производительность обогатительной фабрики на первом этапе составит 4–5 млн т угля в год, на втором – 12–15 млн т. На эту пропускную способность рассчитывается строительство порта круглогодичной навигации с целью экспорта угля и других полезных ископаемых в районы Дальнего Востока России и страны АТР, регулярного завоза генеральных грузов и продо-

и округа, в том числе модернизация автомобильных дорог и местных аэропортов.

Добыча газа пока производится только на Западно-Озерном месторождении (запасы газа по категории C_1 – 5,486 млрд куб. м, по категории C_2 – 0,437 млрд куб. м) для обеспечения топливом газомоторной ТЭЦ в г. Анадыре в объеме 25–27 млн куб. м в год. Добыча природного газа производится в объемах, необходимых для работы газомоторной станции, которая пока работает не на полную мощность.

В пределах Чукотского автономного округа и шельфов омывающих его морей выявлено шесть перспективных нефтегазоносных бассейнов со значительными запасами углеводородного сырья: Анадырский, Хатырский, Наваринский, Южно-Чукотский, Северо-Чукотский и Восточно-Сибирский.

На государственном балансе числятся запасы: нефти – 40 513 тыс. т, растворенного газа – 634 млн куб. м, природного газа (свободного) – 9857 млн куб. м.

В пределах наиболее хорошо изученного Анадырского бассейна выделено три наиболее перспективных участка: Западно-Озерный, Телекайский и Лагунный. На Западно-Озерном выявлено одноименное газовое месторождение, которое эксплуатируется с 2003 года. На Телекайском участке (суммарные запасы нефти: геологические – 38 828 тыс. т; извлекаемые – 9107 тыс. т) выявлены

Верхне-Телекайское нефтегазоконденсатное, Верхне-Эчинское и Ольховое нефтяные месторождения и ряд перспективных нефтегазоносных структур. Необходима доразведка месторождений, поиски и оценка выявленных объектов на Телекайском участке для организации добычи нефти в объемах, достаточных для обеспечения внутренних потребностей округа в жидком топливе.

Ближайшие перспективы развития нефтегазовой отрасли Чукотского автономного округа правительство Чукотского автономного округа связывает с вводом в эксплуатацию Верхне-Телекайского месторождения нефти и газа и возобновлением поисковых и оценочных работ на всех

и развитии минерально-сырьевой базы полезных ископаемых округа являются:

- освоение месторождений рудного золота и серебра;
- освоение медно-порфирового месторождения Песчанка;
- освоение месторождений высококачественных каменных углей Беринговского угольного района.

Инвестиционная привлекательность Чукотки определяется богатой минерально-сырьевой базой. Для Чукотского автономного округа в наибольшей степени характерны специфические особенности районов Крайнего Севера Российской Федерации: низкая плотность населения, удаленность и труднодоступность населенных пунктов, недостаток соб-



НЕИЗВЕДАННЫЕ ГОРЫ

перспективных участках Анадырского и Хатырского НГБ, в том числе на континентальном шельфе.

Масштабное освоение шельфов Восточно-Сибирского и Чукотского морей может решить ряд социально-экономических и социально-культурных проблем Чукотского автономного округа. Прежде всего, за счет развития береговой инфраструктуры, которая будет сопутствовать освоению шельфовых месторождений. Резко возрастет трудозанятость местного населения, попутно возрастет потребность в транспортной инфраструктуре (автомобильный, авиатранспорт) и в современных морских портах Чукотки. Доходы бюджета округа также возрастут (по опыту штата Аляска, где нефтегазовая отрасль является крупнейшей составной частью штата – около 85% бюджета штата образуется доходами от нефти). Кроме того, возникнет необходимость в транспортировке углеводородов по нефтепроводам, на строительстве и при функционировании которых потребуется значительное количество рабочих рук и техники.

Согласно Стратегии развития Чукотского автономного округа до 2020 года основными задачами в освоении

ценных топливных ресурсов, короткие сроки навигационного периода. Ограничивающими факторами развития горнодобывающей промышленности являются низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, сложные горно-геологические и климатические условия, дефицит квалифицированных кадров. Все это увеличивает капиталоемкость и сроки окупаемости инвестиционных проектов Чукотки по сравнению с другими регионами.

В округе уже не первый год работает канадская компания "Кинросс Голд", накапливающая опыт в освоении рудных месторождений в северных регионах. Она обладает достаточными финансовыми, кадровыми, техническими и технологическими возможностями для проведения добычных и геолого-разведочных работ на современном уровне. В активе компании лицензии на право пользования недрами с целью геологического изучения, разведки и добычи золота и серебра на месторождениях Купол, Двойное, а также в пределах Водораздельной, Восточно-Купольной, Западно-Купольной перспективных площадей. Для округа

принципиально важно привлечение к освоению месторождений полезных ископаемых крупных компаний, аналогичных корпорации “Кинросс Голд”.

Для привлечения инвестиций в Чукотский автономный округ, в том числе иностранных, прежде всего необходимо создание энергетической и транспортной инфраструктуры в наиболее перспективных с точки зрения освоения минерально-сырьевых зонах. В этом смысле наиболее масштабными инфраструктурными проектами на территории округа, реализуемыми в рамках региональных и федеральных целевых программ, являются: строительство дорожно-участка Омолон – Анадырь с подъездами до Билибино,

246



РИС. 2. НАЛОГИ И СБОРЫ В КОНСОЛИДИРОВАННЫЙ БЮДЖЕТ ЧУКОТСКОГО АО (ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ, ДОБЫВАЮЩИМ ДРАГОЦЕННЫЕ МЕТАЛЛЫ), МЛН РУБЛЕЙ

Комсомольского, Эгвекинота, автомобильной дороги Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь; возобновление грузоперевозок по Северному морскому пути; модернизация портовой инфраструктуры, строительство и реконструкция линий электропередачи, строительство плавучей атомной тепловых электростанции в г. Певеке.

Особые надежды руководство округа возлагает на возобновление эксплуатации Северного морского пути, открытие которого в 30-е годы прошлого столетия дало толчок развитию горнодобывающей промышленности округа. Перспективы развития Севморпути также напрямую связаны с разработкой ресурсов континентального шельфа Чукотки и оживлением работы в морских портах Певек и Провидения, которые в свое время обслуживали арктические суда.

При успешной реализации проектов освоения месторождений благородных и цветных металлов, каменного угля и шельфовых месторождений нефти и газа могут быть решены довольно острые социально-экономические проблемы Чукотки, в том числе вопросы безработицы, нехватки современного жилья, энергоснабжения населенных пунктов и предприятий. Доходы от добычи полезных ископаемых, особенно нефти, помогут эффективно решить проблемы здравоохранения, образования, культуры и социального роста относительно малочисленного населения округа.

В настоящее время (и в обозримом будущем) значительный вклад в социально-экономическое развитие округа вносит горная промышленность.

Налоговые платежи от деятельности предприятий золотодобывающей промышленности формируют не менее 30% налоговых доходов консолидированного бюджета Чукотского автономного округа. В 2011 году в окружной консолидированный бюджет от деятельности золотодобывающих предприятий поступило более 6 млрд рублей (в 58 раз больше, чем в 2005 году) (рис. 2).

Горнодобывающая промышленность помимо налоговых отчислений является стимулом для роста занятости населения в основном производстве и в обслуживающих отраслях. С началом разработки рудных месторождений количество рабочих мест значительно увеличилось. Так, на месторождении Купол численность работников в среднем составляет 1260, в том числе из Чукотского автономного округа – около 180 человек, представителей коренных малочисленных народов Чукотки – 45. Такое соотношение объясняется тем, что производство требует наличия квалификации работников. При этом компания проводит обучение на Куполе по нескольким образовательным программам рабочих профессий.

На месторождении Майское в 2011 году численность работников составляла 600 человек, по мере выхода предприятия на проектную мощность численность работников будет составлять около 900 человек.

На месторождении Каральвеем численность работников в среднем составляет 600 человек, на Валунистом – 300. В угольной промышленности (2 шахты) занято около 500 человек. Для освоения месторождений Клен и Кекура потребуется 600–1200 работников.

Освоение месторождений Беринговского угольного бассейна повлечет создание более 1700 новых рабочих мест (постоянных), на период строительства – 1000–2000 рабочих мест.

Освоение крупных проектов разработки месторождений полезных ископаемых потребует привлечения в регион значительного количества квалифицированных кадров, и в этих условиях наиболее удобным является вахтовый метод работ, применяемый в настоящее время большинством крупных горнодобывающих предприятий округа.

Развитие минерально-сырьевой базы полезных ископаемых округа производится с учетом того, что территория Чукотки является средой традиционного образа жизни и хозяйствования и промыслов коренных малочисленных народов. Стоит отметить, что промышленная экспансия не всегда была благоприятна для коренных малочисленных народов Чукотки и сказалась в первую очередь на уменьшении оленьих пастбищ при разработке россыпных месторождений золота Западной Чукотки, когда из оборота исключались крупные долины рек.

Чукотка выбрала путь интенсивного развития за счет роста промышленности, основанного на добыче полезных ископаемых, и одновременно подъема традиционных отраслей хозяйствования коренных малочисленных народов. Собственно, это наиболее верный путь развития региона, когда есть значительные запасы золота, меди, олова, полиметаллов, угля, нефти и газа и есть все условия для развития оленеводства и других традиционных промыслов. Коренные народы Чукотки в лице окружной Ассоциации коренных малочисленных народов в свое время согласовывали стратегию развития Чукотки. При промышленном осво-

ении региона должен соблюдаться баланс интересов коренных народов и недропользователей, так как при ведении геологоразведки и добыче полезных ископаемых так или иначе отторгаются части оленьих пастбищ при минимальном нанесении ущерба окружающей среде, но и этот ущерб компенсируется определенными расходами недропользователей. А с другой стороны, чем больше появляется промышленных предприятий, тем больше востребованность продукции оленеводства.

Наиболее ярким примером взаимодействия недропользователей с коренными малочисленными народами Чукотки является деятельность ЗАО "Чукотская горно-геологическая компания" (корпорация "Кинросс Голд"). Перед началом освоения месторождения Купол были проведены публичные слушания ТЭО разработки месторождения в близко расположенных к объекту поселениях и окружном центре (г. Анадырь). С учетом результатов общественных слушаний компания выбрала наиболее экологически безопасный путь освоения месторождения Купол с применением методов и техники, отвечающих современным мировым стандартам. Компания заключила договор с Ассоциацией коренных малочисленных народов Чукотки о взаимном сотрудничестве при освоении месторождения Купол и учредила НКО "Фонд социального развития "Купол". Программные направления проектов фонда осуществляются по четырем направлениям: 1) традиции коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, включающие в себя методы традиционного природопользования; 2) здравоохранение; 3) образование и обучение; 4) устойчивое развитие малого и среднего предпринимательства.

Бюджет фонда: 1) в 2009 году ЗАО "Чукотская горно-геологическая компания" профинансировало фонд "Купол" в размере 1 млн долларов, из которых 750 тыс. долларов сформировали долгосрочный капитал фонда. Средства размещены на депозитных счетах, а также ОМС в отделениях банков на территории Чукотского автономного округа; 2) ежегодный бюджет фонда составляет 250 тыс. долларов.

На начало 2012 года фонд "Купол" провел 5 конкурсов. К этому моменту профинансировано и реализуется на территории Чукотки 26 социально направленных проектов на общую сумму более 16 млн рублей.

Помимо финансирования фонда "Купол" компания осуществляет транспортную поддержку близлежащим национальным селам и оленеводческим бригадам, проводит ряд собственных социальных программ и поддерживает проведение культурно-массовых мероприятий в районах и округе, производит закупку продукции оленеводства.

Деятельность корпорации "Кинросс Голд" на Чукотке может служить примером корпоративной социальной ответственности как обязательной части политики промышленных компаний в северных регионах России.

По-иному участвует в социальной жизни района и округа ООО "Золоторудная компания "Майское" (компания ОАО "Полиметал"). За последние три года выросло число рабочих мест, созданных на предприятии: с 322 человек в 2009 году до 703 человек в 2011 году, в компании трудятся подрядные организации численностью более 200 человек, осуществляется прием на работу представителей коренных народов Чукотки, ведется большая спонсорская и благотворительная работа. Это выражается в поддержке культурно-массовых, образовательных, молодежных и социальных программ Чаунской организации коренных малочисленных народов Чукотки, помощи оленеводческим хозяйствам Чаунского района (продукты, снаряжение, ГСМ и транспорт), адресной помощи представителям коренных народов Чукотки. Всего на выполнение спонсорской помощи в 2011 году предприятием было направлено 2,450 млн рублей. Предприятие при проведении благотворительных акций и общественных мероприятий взаимодействует с органами местного самоуправления (администрациями Чаунского района и национальных сел) и общественными организациями коренных малочисленных народов Чукотки.

Богатая минерально-сырьевая база во многом определяет вектор экономического развития Чукотки и конкретные предпосылки для развития экономики, повышения качества жизни и благосостояния граждан, проживающих в округе. Более того, как и почти во всех северных регионах России, горнодобывающая промышленность Чукотки и в обозримом будущем останется единственной отраслью, благодаря которой возможно развитие социальной, энергетической и транспортной инфраструктуры, вывод региона на новый, более высокий этап экономического развития.

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА

НА ПРИМЕРЕ ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА

**Валентина Федоровна
Алексеевко**

НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ
И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ ЧУКОТСКОГО
АВТОНОМНОГО ОКРУГА,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГУБЕРНАТОРА
ЧУКОТСКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА



ПРАВИТЕЛЬСТВО ЧУКОТКИ, ПОНИМАЯ ОГРОМНУЮ СОЦИАЛЬНУЮ РОЛЬ ОЛЕНЕВОДСТВА, ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ОБЕСПЕЧИВАЕТ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОЛЕНЕВОДСТВЕ – СОЦИАЛЬНЫХ, ЭКОНОМИЧЕСКИХ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ, КУЛЬТУРНО-БЫТОВЫХ И Т.Д.

АКТИВНЫЕ МЕРЫ ПО ОБУСТРОЙСТВУ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОЛЕНЕВОДСТВА НАРЯДУ С НАЛАЖИВАНИЕМ ПОСТОЯННОГО, КУЛЬТУРНОГО, МЕДИЦИНСКОГО, ТОРГОВОГО И БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖИТЕЛЕЙ ТУНДРЫ СОЗДАДУТ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАКРЕПИТЬ КАДРЫ В ОЛЕНЕВОДСТВЕ, ПРИВЛЕЧЬ В ОТРАСЛЬ БОЛЬШЕ МОЛОДЕЖИ, ВНОВЬ ПОДНЯТЬ ПРЕСТИЖ ПРОФЕССИИ.

НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ, КОТОРЫЕ МОГЛИ БЫ ПОМОЧЬ ОРГАНАМ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ ПОЛУЧИТЬ КОНКРЕТНЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ ДЛЯ ПОЛНОЦЕННОГО РЕШЕНИЯ ВСЕГО КОМПЛЕКСА ЭКОНОМИЧЕСКИХ, СОЦИАЛЬНЫХ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ, ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И ИННОВАЦИОННЫХ ПРОБЛЕМ ОЛЕНЕВОДСТВА РОССИИ, ОСОБЕННО ПОСЛЕ ОФИЦИАЛЬНОГО ВСТУПЛЕНИЯ РОССИИ В ВТО.

Северное оленеводство является традиционным видом хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Чукотки, а в современный период оно стало еще и основным этносохраняющим фактором.

Именно сегодня оленеводство и вовлечение в его сферу около 1,5 тыс. человек (в недавнем прошлом более 3 тыс. человек) позволяет обеспечить не только собственную занятость и преемственность поколений оленеводов, но и решающим образом сохранить культуру, язык, традиции и обычаи малочисленных народов.

Площадь оленьих пастбищ Чукотки составляет около 42,6 млн га. на которых можно содержать по проекту 410 тыс. голов оленей.

На 1 января 2012 года поголовье оленей в 16 муниципальных оленеводческих хозяйствах Чукотского АО составляет 173 883 головы, кроме того выпасается 4545 голов личного поголовья.

Таким образом, на Чукотке сейчас сосредоточено около 14% численности оленепоголовья России и 47% оленепоголовья Дальневосточного федерального округа.

Северное оленеводство на Чукотке в конце прошлого века вместе со страной также пережило глубокие потрясения – так, в период с 1990 по 2000 год поголовье сократилось в 5 раз: с 465 тыс. голов до 94 тыс. голов.

Только за последнее 10-летие, благодаря большой государственной поддержке, удалось переломить ситуацию, и теперь оленеводство вступило в новый этап своего развития – приостановлен спад поголовья, медленно растет его продуктивность, несколько стабилизировалась ситуация с кадрами оленеводов.

Объем валового производства продукции в денежном выражении вырос с 80,3 млн до 716,2 млн рублей, а производство (выращивание) мяса увеличилось в 5,6 раза.

В настоящее время оленеводы обеспечивают 50% потребностей жителей округа в мясе, построено три современных высокотехнологичных комплекса по убою и первичной переработке оленей, запущено современное производство консервов и деликатесной продукции из мяса оленей.

Руководством округа за период с 2001 по 2012 год было выделено для развития оленеводства более 3800 млн рублей.

В 2012 году завершается реализация программы, в которой общее бюджетное финансирование составляет 1489 млн рублей, из них финансирование из окружного бюджета составляет 1271 млн, из федерального – 218 млн рублей, в том числе на 2012 год средства окружного бюджета составляют 528 млн рублей, а средства федерального всего 35 млн рублей.

Благодаря реализации программных мероприятий в 2011 году удалось восстановить рост валовой продукции сельского хозяйства: с 499 млн рублей в 2010 году до 549 млн рублей в 2011 году, поставка мяса оленей различным категориям потребителей составила: перерабатывающим предприятиям 267 т, в розничную торговлю поступило 600 т, в учебные заведения 24 т высококачественной оленины.

Правительство Чукотки, понимая огромную социальную роль оленеводства, последовательно будет продол-

жать уделять внимание конкретным проблемам в оленеводстве – социальным, экономическим, технологическим, культурно-бытовым и т.д.

На Чукотке сейчас складываются три основных вида хозяйств по формам ведения северного оленеводства:

- а) этносохраняющие;
- б) товарные;
- в) племенные.

Система финансирования и государственной поддержки их должна быть в зависимости от этого дифференцированной.

К первой группе относятся оленеводческие хозяйства различных форм собственности, которые в силу природно-климатических и этнических, исторических особенностей не могут работать на современном рынке, и оленеводство поэтому выполняет здесь несколько иную роль – собственное или очень локальное потребление мяса, транспортное обслуживание, то есть преимущественно этносохраняющую роль.

К этой группе в основном относятся таежное семейное оленеводство и частично отдаленное тундровое на востоке, не имеющее рынков сбыта, инфраструктуры и достаточных объемов.

Ко второй группе относится тундровое крупно-стадное оленеводство, а также частично горно-таежное среднетабунное оленеводство, имеющее рынки сбыта и инфраструктуру.

К этой группе относятся оленеводческие хозяйства, имеющие возможность производить излишки продукции оленеводства для реализации на рынке, то есть выполнять не только этносохраняющую, но и при определенных условиях рыночную, товарную роль и, таким образом, адаптироваться к рыночной структуре современной экономики.

В частности, из шести хозяйств, которые сегодня можно отнести к этой группе, в одном будут предприняты попытки создания и апробирования вертикально интегрированного холдинга, что позволит таким хозяйствам постепенно снижать свою зависимость от бюджетных субсидий.

А пока эффективность северного оленеводства, несмотря на востребованность и устойчивый спрос на мясную продукцию, остается на низком уровне, что существенно влияет на экономику и традиционную хозяйственную деятельность коренных малочисленных народов Севера.

Многие хозяйства до сих пор являются убыточными. Как правило, выручка, полученная от реализации оленеводческой и промысловой продукции, не покрывает текущих затрат.

Заработная плата оленеводов остается низкой по сравнению с другими отраслями народно-хозяйственной сферы региона. Это наносит ущерб традиционному укладу жизни ряда коренных малочисленных народов Севера, значительному обострению социальных и демографических проблем и росту числа безработных при нехватке квалифицированных кадров в оленеводстве.

К третьей группе относятся оленеводческие хозяйства племенного направления, основная задача которых состоит в воспроизводстве традиционных аборигенных пород оленей Чукотки – чукотской тундровой и эвенской таежной.

Значение этой группы заключается прежде всего в том, что народы Чукотки являются создателями современных двух

из четырех пород северных оленей, официально признанных наукой, – ненецкой, эвенкийской, эвенской и чукотской.

Историческая заслуга этих народов заключается прежде всего в том, что они и их предки много веков участвовали в приручении, в доместикации северного оленя.

Этот вопрос, как известно, имеет мировое культурологическое значение, показывает роль конкретных народов в создании того или иного пласта мировой культуры и цивилизации.

И, безусловно, вопрос сохранения этих народов и их культуры заслуживает государственного участия и протекционизма со стороны государства.

методы их решения и было отмечено, что прежде всего необходимо решать вопросы подготовки кадров селекционеров, внедрять современные методики, улучшать качество и эффективность всей системы племенной работы.

Еще один вопрос развития северного оленеводства, который потребовал серьезного переосмысления и принятия практических решений, – кочевой образ жизни оленеводов.

Надо понимать, что кочевой образ жизни – это основная и пока необходимая форма экономической и социальной жизни северного оленеводства на Чукотке, и для отказа от него пока нет ни социальных, ни экономических, ни технологических предпосылок.



СЕВЕРНОЕ ОЛЕНЕВОДСТВО – ВАЖНЕЙШИЙ ЭТНОСОХРАНЯЮЩИЙ ФАКТОР НА ЧУКОТКЕ

Сейчас на Чукотке организовано пять племенных хозяйств, насчитывающих 95 396 голов племенных оленей чукотской породы “харгин”, в том числе с учетом маточного поголовья в 43 979 голов, а за последнее десятилетие реализовано всего 18 595 племенных оленей в хозяйства округа и соседних регионов.

Весной 2012 года с участием Министерства сельского хозяйства РФ округ провел семинар по проблемам племенной работы, где были определены современные

И действительно, кочевое оленеводство – это одна из форм мирового номадизма, официально признанных Организацией Объединенных Наций.

Поэтому надо включить в наш правовой оборот многочисленные документы ООН по кочевым народам мира и использовать их для обоснования необходимости принятия наших законов и подзаконных актов.

Кочевой образ жизни предполагает не только необходимость в особой форме организации производственной

и технологической части производства (в частности, племенной работы и ветеринарной защиты оленей, особых гарантий сохранения и воспроизводства, охраны оленьих пастбищ), но самое важное – в обеспечении социальных гарантий жизни оленеводов: охраны жизни и здоровья оленеводов-кочевников, обеспечения их кочевым жильем, мобильным транспортом, медицинским, торговым и культурным обслуживанием, гарантий получения детьми оленеводов образования и т.д.

Теперь в центр проблем входит целый блок вопросов поддержки кочевой семьи. Именно кочевая семья сейчас требует особого внимания, потому что по причине разрыва семейных связей и преемственности многие хозяйства

Поэтому принимаются срочные и неординарные меры, чтобы как-то восполнить недостаток в кадрах, в частности ведется работа в этом направлении непосредственно с учебными и научными учреждениями соседней Республики Саха (Якутия).

При всех положительных тенденциях на Чукотке остается очень много проблем, и причины этому самые разнообразные, но одной из основных является отсутствие на федеральном уровне закона “О северном оленеводстве” или “О государственной поддержке северного оленеводства”.

Исходя из российской правовой практики северное оленеводство должно регулироваться федеральным



КОЧЕВОЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ – ОСНОВНАЯ ФОРМА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И СОЦИАЛЬНОЙ ЖИЗНИ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА НА ЧУКОТКЕ



СЕГОДНЯ В ОЛЕНЕВОДСТВЕ ОСТРО СТОИТ ПРОБЛЕМА КАДРОВ

испытывают сегодня острый недостаток квалифицированных кадров оленеводов.

Нам хотелось бы, как это сделано в Якутии, воссоздать, где возможно, кочевые школы оленеводов, привлечь в оленеводство и закрепить больше молодежи, всяческую поддержку получает движение наставничества со стороны старшего поколения, повышается роль женщин в тундре.

В связи с этим необходимо предпринять все меры по обустройству инфраструктуры тундры – строить современные производственные базы, карали, ледники, внедрять повсеместно спутниковую связь и Интернет и т.п.

Эти меры наряду с налаживанием постоянного культурного, медицинского, торгового и бытового обслуживания жителей тундры создадут возможность закрепить кадры в оленеводстве, привлечь в отрасль больше молодежи, вновь поднять престиж профессии.

Если сегодня мы не восстановим и не поднимем престиж оленевода на должную высоту и все органы власти округа и общественные формирования не осознают этой необходимости, сложно будет прогнозировать и решать вопросы будущего оленеводства Чукотки.

Сегодня в оленеводстве остро стоит проблема кадров не только собственно оленеводов, но существует большой дефицит и в специалистах, и в руководителях этой хозяйственной сферы.

законом, согласно полномочиям, прописанным в статьях 69, 71 и других Конституции Российской Федерации, но, к сожалению, рассмотрение его пока по разным причинам затягивается.

Попытка решить вопрос только с помощью принятия региональных законов не может решить всех проблем, особенно после принятия ФЗ-122, который лишил регионы многих полномочий, связанных с проблемами малочисленных коренных народов Севера, в том числе в северном оленеводстве.

Хотя это не говорит о том, что регионам теперь нужно ждать и ничего не делать.

В частности, в Чукотском АО вот уже на протяжении более 10 лет действует региональный закон “О государственной поддержке северного оленеводства”, ведется разработка комплексного закона “О северном оленеводстве”, где будут отражены все вопросы функционирования отрасли.

На наш взгляд, этим федеральным законом должны регулироваться, в частности, следующие вопросы:

- государственные гарантии решения вопроса об устойчивости хозяйственного пользования оленьими пастбищами оленеводческих хозяйств всех форм собственности, приоритет перед всеми другими субъектами природопользования, то, что в международном праве называется иногда “правом первой руки”;

- авиаохрана оленьих пастбищ от пожаров и негативного антропогенного воздействия;
- регулярное геоботаническое обследование и кадастровая оценка оленьих пастбищ за счет государственного бюджета;
- борьба с хищниками за счет государственного бюджета;
- государственные гарантии ветеринарного обслуживания, лечения и профилактики болезней северных оленей;
- племенная работа в оленеводстве, обеспечение гарантий сохранения “в чистоте” аборигенных пород северных оленей за счет бюджета;
- обязательные гарантии страхования жизни оленеводов и их семей в кочевых условиях;
- обязательные гарантии лечения оленеводов и специального медицинского страхования оленеводов;
- обязательное льготное пенсионное обеспечение оленеводов (в развитие Федерального закона о пенсионном обеспечении оленеводов);
- особенности организации общин оленеводов, финансирования их деятельности и функционирования (в развитие Федерального закона об общинах КМНС);
- строительство за счет бюджета изгородей в таежных условиях для содержания оленей;

252



ЗА ПОСЛЕДНЕЕ 10-ЛЕТИЕ, БЛАГОДАРЯ БОЛЬШОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКЕ, УДАЛОСЬ УЛУЧШИТЬ ПЕРСПЕКТИВЫ ОЛЕНЕВОДСТВА

- обязательное страхование северных оленей на случаи гибели от гололеда, болезней, травежа хищниками и других стихийных природных явлений;
- принятие государственных программ развития и сохранения северного оленеводства в России с компенсацией повышенных затрат на транспорт, ГСМ и др.;
- гарантии обеспечения кочевым жильем семей оленеводов и компенсации расходов на его устройство и изготовление;
- организация кочевых школ в местах кочевий, госгарантии получения оленеводами начального образования;
- медицинское, культурное, торговое и бытовое обслуживание семей оленеводов непосредственно в местах кочевий передвижными формами обслуживания;
- обеспечение оленеводов служебным оружием для охраны оленьих стад (в развитие Федерального закона “Об оружии”);
- финансирование инфраструктуры глубокой переработки всего комплекса продукции северного оле-

неводства (мясо, шкуры, биологически активные вещества и др.), например учет особенностей государственного протекционизма в организации рынка пантов северных оленей в связи с тем, что эта продукция кочевого оленеводства должна быть признана исключительной этнокультурной ценностью коренных оленеводческих народов России;

- роль и место общественных, профессиональных организаций оленеводов и особенности их взаимоотношений с государственными и муниципальными органами власти.

Действующее федеральное законодательство пока никак не учитывает то, что традиционная хозяйственная деятельность народов Севера ведется в абсолютно дискомфортной и экстремальной климатической зоне Севера и Арктики, зачастую на собственной хозяйственно-бытовой инфраструктуре, и затраты на его воспроизводство никак не возмещаются.

Субсидирование из бюджета и поддержка северного оленеводства, согласно программам развития АПК, кардинально помогли оленеводам многих регионов страны в выходе из кризиса 90-х годов прошлого века, но в современный период не решают всех проблем отрасли, позволяя лишь по минимуму обеспечивать первоочередные нужды оленеводов.

Поэтому для этого и необходимо принимать федеральный и региональные законы, которые могли бы помочь органам исполнительной власти получить конкретные полномочия для решения проблем не по минимуму, а полноценно для решения всего комплекса экономических, социальных, технологических, экологических и инновационных проблем оленеводства России, особенно после официального вступления России в ВТО.

Сейчас в Чукотском автономном округе ведется работа над программой развития агропромышленного комплекса региона на 2013–2020 годы, и есть надежда, что Чукотка встретит понимание ее проблем в этой сфере со стороны федеральных органов власти.

К сожалению, в федеральной программе на 2013–2020 годы, разрабатываемой Министерством сельского хозяйства РФ, пока уделено очень мало внимания оленеводству, там просто записано, что нужно поддерживать северное оленеводство вместе с табунным коневодством, но объем выделяемых средств конкретно не определен.

Хочется надеяться, что экономические условия вступления России в ВТО не ухудшат положения северного оленеводства страны, которое по сути своей не столько ре-

шает экономические проблемы, сколько является образом жизни, и с ним связан весь жизненный уклад малочисленных народов Севера.

В настоящее время правовое регулирование в области государственной поддержки северного оленеводства осуществляется Программой развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2008–2012 годы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 14 июля 2007 года №446.

Программа предусматривает меры государственной поддержки в 2008–2012 годах, направленные на стабилизацию поголовья основных видов сельскохозяйственных животных, в том числе поголовья в оленеводстве. Указанной государственной программой предусмотрено ресурсное обеспечение за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников развития северного оленеводства.

Кроме того, правовое регулирование в данной области основывается на федеральных законах о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период и принимаемых в соответствии с ними постановлениях Правительства Российской Федерации о предоставлении субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на поддержку северного оленеводства.

В частности, начиная с 2007 года в расходных обязательствах Российской Федерации предусматривалось выделение субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на поддержку северного оленеводства и устанавливался порядок их предоставления.

Об этом говорится, например, в постановлении Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2008 года №1084 “Об утверждении Правил предоставления в 2010 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на поддержку северного оленеводства и о признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации”.

Таким образом, правовая регламентация вопросов государственной поддержки северного оленеводства осуществляется, но вместе с тем отсутствует единство и систематизированность нормативной правовой базы в данной области.

Разработка законопроекта призвана кодифицировать уже существующие положения федерального законодательства в области поддержки северного оленеводства, подчеркнув важность реализации мер государственной поддержки в этой традиционной форме хозяйствования народов Севера России.



У р а з д е л

КОРЕННЫЕ НАРОДЫ СЕВЕРА: ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ



ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ

СЕВЕРА, СИБИРИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Сергей Николаевич Харючи

ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ КОРЕННЫХ
МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА, СИБИРИ
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО СОБРАНИЯ
ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА, ЧЛЕН-
КОРРЕСПОНДЕНТ РАЕН, ДОКТОР ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК



НЕ СТОИТ ДУМАТЬ, ЧТО ОНИ ЗАСТЯЛИ В КАМЕННОМ ВЕКЕ В МАЛИЦЕ
И С ПАЛКОЙ, ПРОСТО ОНИ УЖЕ МНОГО ЛЕТ НАЗАД СМОГЛИ ПОНЯТЬ ТО,
О ЧЕМ МЫ, К СОЖАЛЕНИЮ, УЖЕ И НЕ ЗАДУМЫВАЕМСЯ, – ОНИ ДОСТИГЛИ
ЕСТЕСТВЕННОЙ ГАРМОНИИ С ПРИРОДОЙ И ОКРУЖАЮЩИМ ИХ МИРОМ,
ОБРЕЛИ СЕБЯ, ПОВЕРИВ В СОБСТВЕННЫЕ СИЛЫ И ДОВЕРЯСЬ СВОИМ БОГАМ.

ПРОГРЕСС УВЕРЕННО ТОПАЕТ, ПОДПРЫГИВАЯ ОТ УДОВОЛЬСТВИЯ,
ПОДТАЛКИВАЕМЫЙ НЕ ТОЛЬКО ОБЪЕКТИВНЫМИ ПРОЦЕССАМИ
И ПОТРЕБНОСТЯМИ, НО И ЧЬИМИ-ТО БЕСКОНЕЧНЫМИ АМБИЦИЯМИ
И ЖЕЛАНИЯМИ... НЕ ИХ ЖЕЛАНИЯМИ... НО ЖЕЛАНИЯМИ,
РАСТАПТЫВАЮЩИМИ ИХ ДУШИ.

Что же такое Арктика? И что представляет собой Арктика в наши дни? Не затрагивая глубин истории человечества и не вдаваясь подробно в географические тонкости и иные научные плоскости, ответственно можно заявить, что арктические широты во все времена притягивали к себе людей. Притягивали и манили по разным причинам: с исследовательской стороны, чтобы понять – где находится и каков он, Северный полюс, с психологической, чтобы доказать себе и окружающим возможности человека в суровых полярных условиях, ну и конечно же всегда, всех и каждого завораживали богатства северных широт – пушной и рыбный промысел на заре освоения Арктики и природные кладовые недр этой земли в наши дни.

Несмотря на то что стран Арктического пояса в принципе не так и много: Россия, США, Канада и ряд скандинавских стран, – заинтересованность в изучении и освоении этих северных территорий проявляет огромное количество государств, порой даже совершенно экзотических. И это понятно – при отсутствии прямого выхода к рубежам Арктики отдельные страны обладают и финансовыми возможностями, и передовыми технологиями для изучения и развития северных широт. Заинтересованность же других заключается исключительно в распределении природных ресурсов, при этом такие понятия, как экология, животный и растительный мир, а главное – коренное население этих земель, могут вообще не приниматься во внимание.

Я даже не стану спорить о том, что Арктика, как и Антарктида, и даже мировой океан с космосом являются общим достоянием человечества. И если сегодня мы, пока еще наверно к собственному счастью, не ощущаем того, насколько засорено космическое пространство, хотя даже сейчас это очевидно, то Арктика в большей степени пострадала от человеческой неразумной деятельности, направленной на сиюминутное получение сверхприбыли в ущерб окружающей среде. Советский период агрессивного развития Севера можно и понять, и даже частично оправдать – стране необходимы были ресурсы, страна жила победами над природой, над конкурентами, над историей. Советский бросок на Север, можно сказать прорыв, сорвал и перемолол огромный пласт земли, оставив множество шрамов и долгую память. Но сегодня Россия стремится к развитию не только вопреки внутренним и внешним сложностям, но и прокладывая свой путь с оглядкой на исторические промахи и с мыслью о тех, кому жить в стране в недалеком и отдаленном будущем. Россия не против партнерства в освоении арктических территорий, Россия на сегодняшний день в лице первых лиц государства поддерживает идею о том, что “Арктика – это территория диалога”, но Россия при этом настаивает и на том, что Арктика должна оставаться при этом и территорией взаимного уважения и взаимной ответственности.

Российская Арктика – это огромная территория и это российские граждане, и именно поэтому собственные государственные приоритеты при любом партнерстве всегда будут ставиться выше. А любые партнерские отношения продолжают оставаться таковыми только до тех пор, пока есть взаимопонимание и всестороннее исполнение обязательств. А это может быть обеспечено только путем выстраивания правового диалога и долгосрочного программного планирования. В этом заинтересованы все – и Российская Федерация в целом, и Ямало-Ненецкий автономный округ как флагман перспективного развития всего Российского Севера, а также все потенциальные партнеры, настроенные на совместное сотрудничество.

“Исторические предпосылки развития” и “современные тенденции развития”... Казалось бы, это понятия, которые можно легко понять и доступно объяснить, не вдаваясь глубинно в их суть, но только не в случае, когда это касается развития народов и народностей, в частности коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации.

Исторические предпосылки развития, к примеру, “промышленности”, “сельского хозяйства”, “машиностроения” и даже “государственности” выделяются гораздо четче, их легче обозначить

и проследить. Развитие знаний, географическое расположение, научно-технический прогресс, рост человеческих потребностей, ограниченность природных ресурсов и иные факторы создают ту причинно-следственную связь, которая прослеживается на историческом этапе развития любого из государств и развития основных отраслей управления и хозяйствования их составляющих.

Бесспорно, многие составляющие, такие как географический фактор, развитие науки и техники, столкновение цивилизаций не могут не отразиться на развитии народов. Но являются ли эти составляющие историческими предпосылками развития для народов и являются ли такие исторические предпосылки необходимыми и полезными именно в части развития этих народов? К сожалению, это неизбежность, это условия стремительно меняющегося современного мира, независимо от того, приносит ли это пользу народам либо растворяет народы и их культуру в общей многоликости, а иногда и безликой массе.



НЕОБЪЯТНЫЕ ПРОСТОРЫ ТУНДРЫ ЯМАЛА – ИСКОННАЯ СРЕДА ОБИТАНИЯ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ

Исторически сложилось так, что с самого начала освоения Севера, Сибири и Дальнего Востока России (и в Российской империи, и в Советской России) представители коренных малочисленных народов воспринимались открывателями, а чаще всего завоевателями новых земель как люди не равного им уровня. Это характерно не только для истории России, но и для многих других осваиваемых территорий и континентов. Африка, Северная и Южная Америка также не являются исключениями в данном контексте. Культура коренных народов непонятна и чужда, неграмотность аборигенов способствует их обману и подмене существующих веками моральных и духовных ценностей. До определенной поры Российский Север был привлекателен пушниной и ценными породами рыб. В настоящее время Российский Север – это синоним нефтегазовой промышленности.

Нельзя отрицать, что на советском этапе освоения Севера большое внимание уделялось борьбе с неграмотностью среди коренного населения, активному изменению их социально-экономического положения и привлечению представителей из числа коренных малочисленных народов в государственные органы управления своей территорией. Но проблема заключалась в том, что всеобщая борьба с безграмотностью часто прерывала связь поколений, отдаляла и отделяла их друг от друга. При этом поставленная цель чаще всего не достигалась, многие из представителей коренных малочисленных народов не могли приспособиться и ужиться в новых условиях, при этом теряли связь со своими корнями, утрачивали свою самобытность, забывали свою культуру. Позиции же представителей коренных жителей, привлеченных во власть, не были столь сильны либо были номинальными.



ЗАБОТА О ПОДРАСТАЮЩЕМ ПОКОЛЕНИИ КОРЕННЫХ ЖИТЕЛЕЙ – ОДНА ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ЗАДАЧ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ И ОБЩЕСТВЕННОСТИ ОКРУГА

И если в начале XX века мы можем проследить простую **неспособность** власти даже при наличии поставленных целей и задач решать проблемы коренных малочисленных народов, то после начала промышленного освоения Севера – обнаружения месторождений нефти и газа – эта **неспособность** постепенно переросла в нежелание (порой в пустую формальность) решать вопросы, а в конечном итоге перешла в открытое вмешательство в жизнь и устойчивый традиционный уклад жизни коренных народов. Изменение экосистемы северных территорий – загрязнение и потребительски-варварское отношение к природе при разработке недр, бесцеремонное изъятие территорий пребывания и промыслов местного населения, уничтожение и осквернение святынь и родовых захоронений, “размывание” культуры и традиций “плодами” современной цивилизации – все это существенным образом отразилось на развитии коренных народов, и, соответственно, историческими предпосылками развития это назвать никак нельзя.

Возможно, что для послевоенной страны освоение Севера ударными темпами и обеспечение энергоресурсами в ущерб экологии и природе и без учета интересов коренных жителей было допустимым и в какой-то степени оправданным. Время того требовало. Но ведь в том-то и заключается мудрость государства, чтобы признавать свои промахи и вносить коррективы в способы и методы достижения целей и решения задач.

К концу 1980-х – началу 1990-х годов прошлого столетия в стране стали зарождаться общественные организации, целью которых стало отстаивание интересов коренных малочисленных народов не только в части прав на исконные территории, традиционную экономику и ремесла, но и прав на сохранение собственной истории, культуры, языка, традиций и обычаев.

К сожалению, в условиях изменявшегося политического строя в современной России менялись и стратегические задачи в экономике государства. Сырьевая составляющая, базирующаяся на добыче нефти и газа, стала основополагающей в экономической политике страны. И все это, в свою очередь, не могло не сказаться на взаимоотношениях государства и промышленных компаний с коренными малочисленными народами. Там, где главенствуют принципы сиюминутной выгоды, минимальных затрат и максимальной доходности, иные принципы носят декларативный характер либо отсутствуют вовсе.

И в этих условиях только местная и региональная власти, способные оценить степень ответственности перед своими избирателями – представителями коренного населения, в состоянии донести до федеральных властей необходимость безотлагательного решения на законодательном уровне вопросов, остающихся без внимания.

Печально осознавать, что не все субъекты Российской Федерации в состоянии объективно оценить масштаб проблемы и, что более важно, способны ее решить. Во-первых, не каждый из субъектов, на территории которого проживают коренные малочисленные народы, финансово благополучен и самостоятелен, а во-вторых, при отсутствии единообразного законодательного регулирования на федеральном уровне не каждый из региональных руководителей способен взвалить на себя груз этой ответственности как в части правового обеспечения, так и в части финансирования необходимых мероприятий. Не секрет, что порой решение вопросов коренных малочисленных народов зависит от политической воли руководителя субъекта и от его личной позиции, выстраиваемой при взаимоотношениях с представителями топливно-энергетического комплекса. В частности, такой принципиальной позиции, учитывающей интересы коренных жителей, придерживается руководство Ямало-Ненецкого автономного округа при подготовке соглашений о сотрудничестве с организациями, осуществляющими свою деятельность на территории региона. Но это решение для отдельно взятого региона, а коренные малочисленные народы проживают, как известно, от Кольского п-ва до Дальнего Востока на территориях 28 субъектов Российской Федерации.

Подводя промежуточный итог, хочется сделать вывод о том, что последние полтора-два века истории Российского государства существенным образом повлияли на развитие коренных малочисленных народов России и изменили существовавший веками уклад их жизни, не особо предоставив возможности выбора. Так называемые исторические предпосылки развития коренных малочисленных народов были искусственно навязаны этим народам и при этом были неизбежны. Что же касается современных тенденций развития народов, то они также неизбежны в условиях сложившихся политических и экономических отношений, и, к сожалению, по-прежнему, как показывает практика, мнение коренных жителей в условиях глобального развития Арктики остается вторичным. И это в то время как человек, и тем более народ, в основных документах и законах многих из государств продекларирован как высшая ценность. И именно поэтому на сегодняшний день актуальность вопросов развития коренных малочисленных народов не вызывает сомнения.

Современное положение дел коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока России я хотел бы рассмотреть неразрывно от существующих проблем в данном направлении, более детально останавливаясь на практике работы Ямало-Ненецкого автономного округа по некоторым из вопросов.

Как показывают итоги переписи 2010 года, численность коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока за переписной период выросла на 2,7%. Но этот прирост оказался очень неравномерным по регионам России.

Так, по Тюменской области (включая автономные округа) этот прирост оказался 11,1%. А по отдельным народам, если смотреть по всем северным регионам: ненцы – 8,1%, ханты – 7,9%, манси – 7,3%. При этом численность ненцев в Ямало-Ненецком автономном округе выросла на 11,6%.

А вот в Архангельской области, куда включен Ненецкий автономный округ и где живут те же ненцы, наблюдается их убыль (–3,7%). По Республике Коми, где живут ненцы, ханты, манси – сверхубыль (–30,7%).

К северным регионам, которые дали положительный прирост численности коренных малочисленных народов, относятся республики Алтай, Бурятия, Саха (Якутия), Хакасия, Тюменская и Магаданская области и Чукотский автономный округ, в остальных 19 регионах расселения коренных народов Севера их численность сократилась, особенно сильно в республиках Тыва, Коми и Карелия, Томской, Ленинградской областях, Камчатском крае.

О чем это говорит? Здесь действует несколько факторов.

Это и повышение положительной разницы между рождаемостью и смертностью у народов Севера в одних регионах, и снижение этого показателя в других. Это и смена этнической идентификации на коренную у потомков смешанных браков в одних регионах, и, возможно, отказ от коренной идентификации в других. Но все эти факторы связаны с созданием благоприятных социально-экономических и этнокультурных условий для развития народов Севера в одних регионах и, видимо, отсутствием таких условий в других.

В качестве примера несколько слов о деятельности органов власти Ямало-Ненецкого автономного округа. В области нормативного обеспечения прав и свобод коренных малочисленных народов, проживающих в Ямало-Ненецком автономном округе, необходимо отметить такой значительный шаг, как принятие Закона автономного округа “О территориях традиционного природопользования регионального значения в Ямало-Ненецком автономном округе”. Положения закона нацелены на обеспечение защиты исконной среды обитания, традиционного природопользования и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов Севера в автономном округе. Действие закона также направлено на сохранение биологического разнообразия как основы проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера.

На Ямале не прекращается работа, направленная на совершенствование законодательства, регулирующего отношения в области сохранения традиционной жизнедеятельности коренных малочисленных народов. Изменения и дополнения уточняющего характера, по мере необходимости, вносятся в законы о родных языках и фольклоре северных народов, о государственной поддержке общин из их числа и организаций, осуществляющих виды традиционной хозяйственной деятельности на Ямале.

Хотел бы отметить такой факт, что уже со школьной скамьи учащиеся Ямало-Ненецкого автономного округа приобщаются к основам и специфике родного края в рамках курса “Культура народов Ямала”. Изучение истории северной земли, народов, ее представляющих, обычаев и традиций – все это в полной мере способствует тому, что дети, окунувшись в столь близкий, но совершенно неизвестный до этого мир, стараются понять его и полюбить. И это разумно. Ведь только человек, бережно относящийся к родным истокам, способен творить во имя и для блага родной земли. И это очень важно для нашего Арктического региона с его хрупкой и ранимой экосистемой, на долю которого выпала роль флагмана экономического развития страны.

Не могу не сказать и о том внимании, которое уделяется воспитанникам школ-интернатов из числа коренных малочисленных жителей автономного округа. А прослеживается это отношение и в строительстве новых школ и спальных корпусов, что само по себе нельзя обойти вниманием,

и в укомплектовании учебных заведений новым современным оборудованием, и в заботе о педагогическом корпусе – в создании достойных условий для работы.

Отмечу, что работа с воспитанниками школ-интернатов сама по себе очень специфична, так как требует того, чтобы учащиеся, приобщаясь к знаниям и науке, не теряли связи со своими корнями, не утрачивали бы навыки и умения, характерные для представителей их народов. Элементы этнопедагогики должны присутствовать в основах обучения данной категории нашей молодежи. И сегодня деятельность, направленная на поиск и накопление национального образовательного опыта в условиях кочевого образа жизни, осуществляется и в Республике Саха (Якутия), и в других субъектах России. Законодательная база Ямала способна учесть и учитывает национальные особенности образования. В настоящее время прорабатывается возможность появления в системном порядке на территории Ямала “кочевых школ”, преимуществом которых будет являться более тесная связь между родителями и детьми, возможность для учащихся находиться в условиях традиционного уклада жизни, легче адаптироваться к образовательному процессу.

К этому же ряду относятся законы, которые приняты региональными парламентами Республики Саха (Якутия), Ханты-Мансийского автономного округа – Югры, ряда других субъектов России, которые достаточно эффективно работают в этих территориях. Их законотворческий опыт является уникальным и заслуживающим внимания федеральных законодателей.

А совершенствование федерального законодательства в области развития прав коренных народов в русле современных международных принципов, как гарантировано Конституцией Российской Федерации, последние несколько лет “буксует”. Наблюдается “стойкая” тенденция к уменьшению прав коренных малочисленных народов. Многие проблемы десятилетиями не решаются.

Эти проблемы поднимаются, обсуждаются, включаются в постановления правительства, такие как “Комплекс первоочередных мер по проведению в России Второго Международного десятилетия коренных народов мира” в 2004–2014 годах, “Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации” и план по ее реализации.

Проблемы кочуют из одного прогрессивного документа в другой, законопроекты долго согласовываются, а принятые законы не реализуются. Федеральный закон “О территориях традиционного природопользования” тринадцатый год лежит без движения и не выполняется. А в это время семьи, а то и целые роды лишаются своих исконных мест пребывания, промысловых угодий, святыщ, ритуальных мест и захоронений.

За истекший период из первоначального “Комплекса первоочередных мер по проведению в России Второго Международного десятилетия коренных народов мира” в 2004–2014 годах (распоряжение Правительства РФ от 23 июня 2008 года №895-р) были исключены ключевые для обеспечения прав коренных малочисленных народов мероприятия, касающиеся вопросов документального подтверждения национальной принадлежности лиц из числа коренных малочисленных народов; разработки нормативных актов по созданию территорий традиционного природопользования; предложений об установлении форм представительства коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации в законодательных (представительных) органах государственной власти субъектов Российской Федерации; нормативного правового акта, утверждения порядка закрепления на основе постоянного (бессрочного) пользования оленьими пастбищами, а также территорий для использования объектов животного мира.

К чему это привело? Вот несколько примеров.

Вопрос документального подтверждения национальной принадлежности лиц из числа коренных малочисленных народов неоднократно поднимался многими субъектами и перед Госу-

дарственной Думой и перед Правительством Российской Федерации. Предлагалось много вариантов от внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 8 июля 1997 года №828 “Об утверждении Положения о паспорте гражданина Российской Федерации, образца бланка и описания паспорта гражданина Российской Федерации”, о возможности изготовления вкладыша в паспорт или внесения в паспорт наряду с другими сведениями (о регистрации по месту жительства, браке, детях, группе крови и пр.), по желанию гражданина, сведений о национальной принадлежности до наделения органов местного самоуправления правом выдачи соответствующих справок. Республики Бурятия, Саха (Якутия) решили для себя этот вопрос. Однако коренные малочисленные народы, проживающие на территориях других субъектов, продолжают страдать от нерешенности этого вопроса.



ТРАДИЦИОННАЯ ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ТРАДИЦИОННЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ – ОСНОВА КУЛЬТУРНОГО И ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЫЖИВАНИЯ КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ ЯМАЛА

Отсутствие правового механизма, на основании которого граждане России могли бы документально подтвердить свою принадлежность к коренным малочисленным народам, препятствует представителям этих народов реализовать свои права, закрепленные федеральным и региональным законодательством. В данном случае речь идет не об *отнесении* отдельной нации к коренным малочисленным народам (перечень народов уже определен и закреплен), речь идет исключительно об *отнесении* **отдельно взятого человека** к данной категории граждан – установлении самого факта.

В соответствии с законодательством коренные малочисленные народы имеют право на безвозмездное пользование землями для целей традиционной хозяйственной деятельности, на получение приоритетного доступа к водным биологическим и охотничьим ресурсам. Но при этом необходимо подтверждение, что субъект права принадлежит к коренным малочисленным народам.

Люди вынуждены поднимать старые советские паспорта, свидетельства о рождении, доказывать свою национальную принадлежность в суде. Кроме того, от них требуют, чтобы они доказали также, что ведут традиционный образ жизни. Установленных законом процедур, как это доказать, нет. В некоторых дальневосточных субъектах Российской Федерации требуют, чтобы заявители жили, как их предки, в чумах, хотя эти народы в чумах никогда не жили, а жили в землянках, в постройках на сваях и т.д., а с XIX века живут в деревянных домах. Сейчас многие представители этих народов, в результате закрытия национальных сел, живут в больших селах или на окраинах поселков городского типа. Но право заниматься рыболовством, охотой, собирать дикоросы для пропитания им, безусловно, необходимо.

В некоторых субъектах (Камчатский край) доходит до абсурда: так как установленной процедуры нет, одну из женщин судья попросил спеть на родном языке. Она от обиды, естественно, заплакала. Вместо нее спели родственники, которые пришли в суд. Это ли не насмешка, не издевательство, не произвол? И на фоне такого отношения один из очень высокопоставленных представителей власти федерального уровня в общедоступных средствах массовой информации на вопрос ведущих о необходимости документального подтверждения национальной принадлежности для коренных малочисленных народов Севера позволяет себе утверждать на всю Россию, что необходимости в этом нет, так как народы Севера в нашей стране и так имеют много прав.

Чтобы данная отрасль права заработала для граждан России, являющихся представителями малочисленных народов, этот вопрос необходимо решать неотложно.

Другая проблема – защита исконной среды обитания в условиях промышленного освоения. С 2005 года в Комитете Государственной Думы по делам национальностей велась разработка законопроекта “О защите исконной среды обитания, традиционного образа жизни и природопользования коренных малочисленных народов Севера”. Этот законопроект, в свою очередь, вырос из законопроекта “Об этнологической экспертизе”, который в 2004 году был отвергнут исполнительной властью.

В проекте федерального закона “О защите исконной среды обитания, традиционного образа жизни и природопользования коренных малочисленных народов Севера” предусматривался обширный понятийный аппарат, определявший такие понятия, как традиционная хозяйственная деятельность, традиционный образ жизни, места традиционного проживания и хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов. Были разработаны процедуры по определению границ территорий, необходимых для традиционной хозяйственной деятельности, по проведению оценки воздействия хозяйственной и иной деятельности на исконную среду обитания и традиционный образ жизни, механизмы по оценке ущерба и получения компенсации за убытки. Законопроект был также отвергнут в 2008 году.

За это время многие субъекты приняли собственные законы “О защите исконной среды обитания”, а в Республике Саха (Якутия) приняли Закон “Об этнологической экспертизе”.

Правительство России за это же время (в 2009 году) утвердило “Методику исчисления размера убытков, причиненных объединениям коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации в результате хозяйственной и иной деятельности организаций всех форм собственности и физических лиц в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации” (далее – Методика) и “Перечень мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов и видов традиционной хозяйственной деятельности”. Сам факт принятия данных документов обнадеживал на добрую перспективу и органы власти территорий (в том числе муниципальные), и представителей общин.

Казалось бы, вопрос решен... Но Методика носит рекомендательный характер, как указано в постановлении Правительства Российской Федерации. А в Перечень мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов по предложениям половины северных субъектов (13 из 28) вошли не только районы, но и отдельные поселения.

Как вы думаете, к этим документам относятся промышленные компании? В большинстве своем они игнорируют Методику, носящую рекомендательный характер. А если от них все же требуют оценить ущерб исконной среде обитания и традиционному природопользованию в соответствии с региональным законодательством, то в тех случаях, когда там указаны поселения, они толку-

ют это в свою пользу, как уточнение. А так как непосредственно в поселениях они свою деятельность не ведут, а действие Методики и вообще оценки воздействия на коренные народы распространяется только на утвержденные места традиционного проживания, то и делать они ничего не обязаны.

Почему так произошло, почему половина субъектов указали поселения? Да потому что, когда Минрегион России собирал эти предложения, критериев того, что относить к местам традиционного проживания коренных малочисленных народов, разработано не было.

Только в 2011 году Минрегион России разработал законопроект “О внесении изменений в статьи 1 и 5 Федерального закона №82-ФЗ “О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации”, где предложил эти критерии.

Пунктом 1 статьи 1 проекта предлагается новое определение понятия “места традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов” – это территории муниципальных образований, где проживают лица из числа коренных малочисленных народов, имеющие постоянную регистрацию по месту жительства в указанных муниципальных образованиях, и осуществляют виды традиционной деятельности, включая промыслы”.

Пунктом 2 статьи 1 проекта устанавливаются критерии, предъявляемые к муниципальным образованиям, которые будут признаны местами традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов:

- 1) “проживание лиц из числа коренных малочисленных народов, которые в данном муниципальном образовании:
 - а) имеют постоянную регистрацию по месту жительства;
 - б) осуществляют виды традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов, включая промыслы;
- 2) наличие объектов культурного наследия коренных малочисленных народов”.

На Координационном совете Ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации был обсужден этот законопроект и сделан вывод о том, что это понятие необходимо серьезно дорабатывать.

Во-первых, предлагаемое понятие и критерии даны в отрыве от действующего законодательства. В соответствии со стратегией социально-экономического развития Сибири до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства России от 5 июля 2010 года №1120-р, местами традиционного проживания и регулярного присутствия коренных малочисленных народов Севера в районах традиционной хозяйственной деятельности признаются поселения, имеющие непостоянный состав населения, – стойбища, стоянки оленеводов, охотников, рыболовов.

Во-вторых, понятие не учитывает, что традиционно коренные малочисленные народы кочуют, часто пересекая границы муниципальных образований и даже субъектов Российской Федерации, живут в стойбищах, на стоянках оленеводов, рыбаков, которые могут располагаться как на межселенной территории муниципальных районов, так и за пределами муниципальных образований на землях лесного фонда, на особо охраняемых природных территориях, на государственных землях, землях водного фонда.

Изменения, внесенные в Федеральный закон “О праве граждан Российской Федерации на свободу передвижения” в ноябре 2011 года, решают только вопрос о месте регистрации граждан, ведущих кочевой и полукочевой образ жизни, но не решают вопроса об отнесении к местам традиционного проживания территорий, необходимых для ведения традиционного образа жизни и занятия традиционной хозяйственной деятельностью.

В-третьих, критерий “наличие объектов культурного наследия коренных малочисленных народов” сейчас и еще долгое время в будущем не может работать, так как в российском законо-

дательстве нет понятия “объекты культурного наследия коренных малочисленных народов” и такие объекты не занесены в реестры.

К сожалению, российское законодательство о коренных малочисленных народах сильно отстает от международных норм и стандартов. В Декларации прав коренных народов существуют нормы, связанные с такими понятиями, как “объекты культурного наследия коренных народов”, “священные места коренных народов”, “традиционные знания коренных народов”. А международные проекты по изучению этих объектов ведутся в мире уже почти 20 лет. В том числе в последнее десятилетие осуществлялись такие проекты и в России.

Сегодня Комитет Государственной Думы по делам национальностей ведет работу по внесению изменений в Федеральный закон “О гарантиях прав коренных малочисленных народов”. Хотелось бы, чтобы такие понятия, как “объекты культурного наследия коренных народов”, “священные места коренных народов”, “традиционные знания коренных народов” нашли в этом законе свое место и соответствовали бы не только нормам российского законодательства, но и международным обязательствам государства.

Еще один немаловажный вопрос. В Комитете Государственной Думы по делам национальностей идет работа над законопроектом “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации” в части унификации терминологии.

Минрегион России в 2010 году подготовил данный законопроект с целью унифицировать терминологию всего законодательства, касающегося прав коренных малочисленных народов. Это правильная идея, и Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации полтора десятилетия ставила данный вопрос. Но законопроект предлагает заменить все термины, описывавшие территории расселения коренных народов, их традиционной хозяйственной деятельности, на один, соответствующий названию “Перечня мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации”. В связи с уже указанными мной недостатками данного перечня это может привести к большим трудностям в осуществлении всех прав коренных малочисленных народов, но главное, прав на пользование землями, образование территорий традиционного проживания, получение охотничьих и рыболовных участков, на участие в согласовании размещения промышленных объектов, на компенсацию ущерба в этих перечисленных в перечне “местах”.

Пока Перечень мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов не будет приведен в соответствие с реальными территориями, на которых коренные малочисленные народы осуществляют традиционный образ жизни и природопользование, принятие этого закона можно считать преждевременным.

В целом на сегодняшний день и федеральное законодательство, и региональные нормативные правовые акты достаточно широко охватывают и регламентируют круг вопросов, характерных и присущих северным народам. Но проблема и главная беда заключается в другом: не всегда то, что уже принято, исполняется и реализуется на практике, как того требуют буква и дух закона – природа правового инструментария и сам смысл построения правового государства.

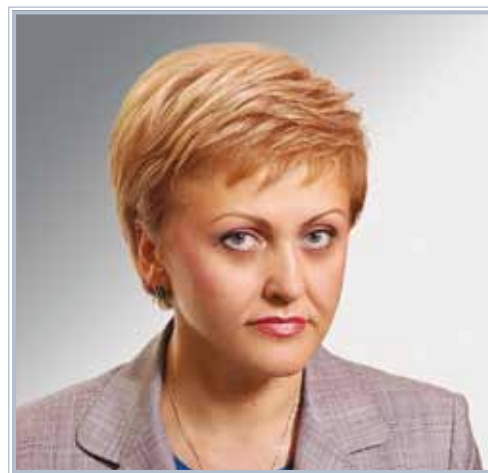
Завершая свою мысль, хотел бы отметить, что Россия сегодня – великая многонациональная держава! С запада на восток на огромной территории в северных широтах проживают, сохраняя свою культуру, традиции, язык и многовековую связь поколений, основанную на жизнестойких принципах северной цивилизации, 40 коренных малочисленных народов.

Мудрость и сила духа народов, проживающих в суровых природных условиях Российского Севера, Сибири и Приморья, во все времена позволяла коренным жителям своими собственными

силами, не без потерь, но справляться с возникающими трудностями и проблемами. Современный мир и особенности его развития ставят новые задачи, создавая определенные трудности местному населению, внося инновации в традиционный уклад их жизни. И в этих условиях очень важно, чтобы государство заметило собственных граждан, подтвердило собственные обязательства и ответственность перед ними. Необходимо суметь разглядеть на фоне необъятности внешне- и внутриполитических вопросов проблемы коренных малочисленных народов и выделить их из общей массы и, что немаловажно, решать эти проблемы с участием самих народов, создавая для всех равные возможности при реализации своих конституционных прав и свобод.

Уверен, что законодательные инициативы, зарождающиеся на региональном уровне, будут формулироваться в федеральных законах, открывающих коренным малочисленным народам перспективы относительно того, что их представители не затеряются в человеческом многообразии современной России и мирового сообщества.

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА И СОСТОЯНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА



Марина Дмитриевна Истиховская
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВЕТА
РЕСПУБЛИКИ КОМИ

СЕВЕРНОЕ ОЛЕНЕВОДСТВО В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ОТРАСЛЬ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА,
В КОТОРОЙ ЗАНЯТА ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
КОРЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.

ОСОБЕННОСТЬ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА В ТОМ, ЧТО ОНО И СЕГОДНЯ
В ИЗВЕСТНОЙ СТЕПЕНИ ОСТАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО ОТРАСЛЬЮ ХОЗЯЙСТВА,
НО И ОБРАЗОМ ЖИЗНИ СЕМЕЙ ОЛЕНЕВОДОВ. НА СЕВЕРЕ РОССИИ ОНО
ЯВЛЯЕТСЯ ДЛЯ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ И ЭТНИЧЕСКИХ
ГРУПП КОМИ И ЯКУТОВ, ПО СУТИ, ЭТНОСОХРАНЯЮЩЕЙ ОТРАСЛЬЮ,
ОТ УРОВНЯ РАЗВИТИЯ КОТОРОЙ ЗАВИСЯТ И ЧИСЛЕННОСТЬ ЭТИХ НАРОДОВ,
И ИХ БЛАГОСОСТОЯНИЕ, И ВОЗМОЖНОСТЬ СОХРАНЕНИЯ ТРАДИЦИОННЫХ
КУЛЬТУР КОРЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА. РАЗНООБРАЗИЕ ФОРМ
ОЛЕНЕВОДСТВА, СОХРАНЕНИЕ В РОССИИ БОГАТОГО И МНОГООБРАЗНОГО
ОПЫТА И ТРАДИЦИЙ РАЗЛИЧНЫХ КОРЕННЫХ НАРОДОВ – ЦЕННЫЙ
КОМПОНЕНТ МИРОВОГО КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ.

Государство не оставляет без внимания ни северное оленеводство, ни самих оленеводов. Так, Федеральным законом от 13 декабря 2010 года №357-ФЗ “О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов” на поддержку северного оленеводства были предусмотрены средства в объеме 180,0 млн рублей. В конце 2011 года Минсельхоз России увеличил объем средств федерального бюджета до 369,5 млн рублей. В том числе объем средств, выделяемых из федерального бюджета Республике Коми, в итоге составил 21,141 млн рублей.

В федеральном бюджете на 2012 год на поддержку северного оленеводства и табунного коневодства предусмотрены средства в объеме 300,0 млн рублей. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2012 года №204-р бюджету Республики Коми утвержден объем субсидий в размере 12,368 млн рублей.

Распределение субсидий осуществляется исходя из доли поголовья северных оленей на территории субъекта Российской Федерации в общем поголовье и уровня расчетной бюджетной обеспеченности субъектов РФ в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных на указанные цели в федеральном бюджете.

Однако, несмотря на всю важность развития северного оленеводства, этот вид традиционной экономической деятельности сегодня испытывает немало трудностей. Не в последнюю очередь они связаны с недостаточно наработанной правовой базой в рассматриваемой нами сфере. Конечно, ряд проблем регулируется нормами Земельного, Лесного, Водного кодексов, а также положениями Федерального закона от 30 апреля 1999 года №82-ФЗ “О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации”.

Правовое положение оленеводства в России не определено специальным законом общегосударственного характера. Законопроект Российской Федерации “Об оленеводстве” подготовлен уже давно и постоянно перерабатывается, но еще до сих пор не принят. Приходится с сожалением отмечать, что на федеральном уровне не выработано стройной правовой системы, а нормы указанных актов отрывочны, часто носят рамочный характер и не всегда соотносимы друг с другом.

Острая необходимость решения насущных проблем стала причиной того, что практически во всех субъектах Российской Федерации, где коренное население занимается оленеводством, в том числе и у наших соседей – в Ханты-Мансийском, Ямало-Ненецком, Ненецком автономных округах, были приняты как законодательные, так и подзаконные нормативные акты, целью которых является оказание государственной поддержки как отрасли оленеводства в целом, так и людям, занятым в этой отрасли народного хозяйства. Перед Республикой Коми также появилась необходимость принятия закона “Об оленеводстве”.

В феврале 2011 года Государственным Советом Республики Коми такой закон был принят. Законом были определены такие цели правового регулирования в области оленеводства, как, например, создание условий для обеспечения устойчивого развития оленеводства, государственная поддержка оленеводства, направленная на поддержание режима расширенного воспроизводства оленей, создание условий для развития системы заготовок, переработки и реализации продукции оленеводства, государственная поддержка оленеводов и членов их семей, направленная на возмещение им повышенных затрат на ведение оленеводства в экстремальных природно-климатических и социально-экономических условиях Севера, а также установление и поддержание щадящего режима природопользования, обеспечивающего сохранность оленьих пастбищ, отличающихся повышенной уязвимостью экологических систем. В законе Республики Коми “Об оленеводстве” также определен ряд понятий, таких как северное оленеводство, домашний северный олень, олень стадо, олень пастбище, оленевод, оленеводческое хозяйство, фактория, кораль.

Характерно, что законодатель Республики Коми сознательно ушел от этнической составляющей понятия “оленеvod”. Согласно статье 1 закона “оленеvod – физическое лицо (гражданин), занимающееся оленеводством, ведущее традиционный образ жизни”. Таким образом в Республике Коми уравниваются права всех лиц, занимающихся северным оленеводством. Законом предусмотрены различные формы государственной поддержки оленеводческих хозяйств (статья 3), а также серьезные государственные социальные гарантии оленеводам и членам их семей (статьи 6–10). Практически сразу после принятия республиканский закон заработал. Уже в апреле 2011 года Правительство Республики Коми утверждает долгосрочную республиканскую целевую программу “Развитие оленеводства в Республике Коми (2011–2014 годы)”, на реализацию которой в 2011 году предусматривалось более 16 млн рублей, а в текущем, 2012 году – 64 млн.

Таким образом, можно сделать вывод, что республиканский закон оказался действительно необходимым, и он работает. В то же время мы пришли к выводу, что на региональном уровне в ходе развития отрасли оленеводства возникают проблемы, которые силами одних регионов не решить и которые требуют урегулирования на федеральном уровне. Например, вопросы аренды земель лесного фонда.

В настоящее время проблема землепользования для оленеводческих хозяйств Республики Коми является одной из основных, несмотря на то что арендные отношения оформлены практически у всех оленеводческих хозяйств. Оленьи пастбища находятся в федеральной собственности, поэтому изменение порядка их предоставления оленеводам может иметь место только в результате принятия новых правовых норм на уровне Российской Федерации.

В частности, нормы лесного законодательства недостаточно учитывают специфику оленеводства. Лесные участки для ведения северного оленеводства должны использоваться на условиях аренды. Но из общего правила, согласно статье 74 Лесного кодекса, сделаны исключения (использование лесов для осуществления видов деятельности в сфере охотничьего хозяйства; выполнения работ по геологическому изучению недр, разработки месторождений полезных ископаемых; строительства и эксплуатации водохранилищ, иных искусственных водных объектов, а также гидротехнических сооружений, специализированных портов; строительства, реконструкции, эксплуатации линейных объектов), “благодаря” чему ежегодно растет площадь отчуждаемых оленьих пастбищ.

Предоставление участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности, в аренду должно осуществляться на торгах (конкурсах, аукционах). Лесной кодекс не допускает заключение договоров аренды по результатам лесных конкурсов. В результате потенциальные оленьи пастбища могут быть отведены тем, кто предложит большую ставку арендной платы.

Требуют пересмотра положения законодательства, связанные с заключением и исполнением договоров аренды земель лесного фонда. Лесной кодекс при аренде лесных участков прописывает жесткие условия, являющиеся обязательными для исполнения всеми землепользователями, и распространяет на отрасль несвойственные ей требования и нормы: составление проекта освоения лесов (статья 88); ежеквартальное составление отчета об использовании лесов (статья 49); ежегодная подача лесной декларации (статья 26); осуществление мер пожарной безопасности (статья 53); выполнение арендатором работ по охране, защите и воспроизводству лесов.

Исходя из вышеизложенного, необходимо разработать более упрощенный механизм выделения земельных участков, в котором традиционное природопользование должно быть в приоритете.

Оленьи пастбища должны иметь особый режим использования и охраны. Необходимо придать оленьим пастбищам статус территорий традиционного природопользования, поскольку оленеводы остаются самыми незащищенными землепользователями, их интересы не учитываются при отводе земель промышленным компаниям.

Отчуждение пастбищ под промышленное освоение порождает конфликтные ситуации в сфере земельных отношений и незаконные финансовые сделки. Причиной таких конфликтов является отсутствие нормативно-правовой основы по расчету размера и порядку выплат компенсационных платежей, убытков, включая упущенную выгоду, которую несут пользователи территорий в результате нанесения ущерба их исконной среде обитания.

Приказом Минрегиона России от 9 декабря 2009 года №565 утверждена Методика исчисления размера убытков, причиненных объединениям коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации в результате хозяйственной и иной деятельности организаций всех форм собственности и физических лиц в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации, но она не носит общеобязательного характера (приказ не зарегистрирован и не опубликован в установленном порядке).

Второй вопрос – об исконной среде обитания. Те, кто оформился как хозяйствующий субъект, получили права и оформили пастбища в аренду. Но все территории все равно в аренду не оформишь. Необходимо также в Лесном и Земельном кодексах обозначить статус оленьих пастбищ. Если у нас есть леса особого назначения, то почему не может быть пастбищ особого назначения?

Третий вопрос – социальная защита, обеспечение медицинской помощью, образование.

Мы полагаем, что многочисленные преференции и льготы, закрепленные нормами Федерального закона “О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации”, должны быть распространены и на оленеводов – представителей народов, не относящихся к малочисленным. Необходимо предоставить на федеральном уровне оленеводам право безвозмездно пользоваться в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности землями различных категорий, необходимыми для осуществления их традиционного хозяйствования и занятия традиционными промыслами, предоставить возможность представителям оленеводов участвовать в осуществлении контроля за использованием земель различных категорий, необходимых для осуществления традиционного хозяйствования, участвовать в проведении экологических и этнологических экспертиз при разработке федеральных и региональных государственных программ освоения природных ресурсов и охраны окружающей среды в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности. Необходимо также за оленеводческими хозяйствами и оленеводами закрепить право на возмещение убытков, причиненных им в результате нанесения ущерба исконной среде обитания хозяйственной деятельностью организаций всех форм собственности, а также физическими лицами.

Следует также предусмотреть для оленеводов вне зависимости от их этнической принадлежности право получать от органов государственной власти Российской Федерации материальные и финансовые средства, необходимые для социально-экономического и культурного развития, защиты их исконной среды обитания, традиционных образа жизни, хозяйствования и промыслов.

Во многом неравное положение при получении государственных гарантий и компенсаций коми-оленеводов и оленеводов – представителей малочисленных народов побудило значительную часть коми-ижемцев поддержать идею о признании этой этнической группы отдельным народом.

Сегодня Парламентская ассоциация Северо-Запада также обсуждает необходимость принятия федерального закона “Об оленеводстве”.

С учетом вышеизложенного, с целью сохранения культуры малых народов, их земель, традиционного уклада жизни, их исконной среды обитания следует объединить усилия по ускорению процесса разработки и принятия базового федерального закона либо внесению изменений в Федеральный закон “О гарантиях прав коренных малочисленных народов” для его эффективного применения во взаимосвязи с Лесным и Земельным кодексами.

СОВРЕМЕННАЯ СИТУАЦИЯ И ТЕНДЕНЦИИ В СЕВЕРНОМ ОЛЕНЕВОДСТВЕ РОССИИ



Дмитрий Оттович Хороля

ЧЛЕН КОМИТЕТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРОБЛЕМАМ
СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ОБЩЕИЗВЕСТНО, ЧТО ХАРАКТЕРНЫЕ ЧЕРТЫ СИСТЕМ ВЕДЕНИЯ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА ОБУСЛОВЛЕНЫ СУРОВЫМИ УСЛОВИЯМИ КОРМЛЕНИЯ И КРУГЛОГODOVОГО ПАСТБИШНОГО СОДЕРЖАНИЯ ЖИВОТНЫХ И ЧТО ЭТОЙ ОТРАСЛЮ В СТРАНЕ ЗАНИМАЮТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ПРЕДСТАВИТЕЛИ БОЛЕЕ 20 КОРЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА.

ПРИ УСЛОВИИ СОЗДАНИЯ СТАБИЛЬНОГО, ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ЗАКРЕПЛЕННОГО МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ НА ПРЕДСТОЯЩИЙ ПЛАНОВЫЙ ПЕРИОД 2013–2015 ГОДОВ И ДО 2020 ГОДА ОЛЕНЕВОДСТВО МОЖЕТ И ДОЛЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ РОЛЬ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОСНОВЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ КОМПАКТНОГО ПРОЖИВАНИЯ КОРЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ СЕВЕРА.

В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ТРЕБУЕТСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НЕПОСРЕДСТВЕННОГО УЧАСТИЯ САМИХ НАРОДОВ И ИХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСТИТУТОВ САМОУПРАВЛЕНИЯ В ВЫРАБОТКЕ, ПРИНЯТИИ И РЕАЛИЗАЦИИ, РЕШЕНИЙ ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ ИХ НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ, ГАРАНТИРУЮЩИХ ПОЛНОЕ МАТЕРИАЛЬНОЕ САМООБЕСПЕЧЕНИЕ.

Оленеводством в нашей стране связаны интересы значительной части коренного населения Севера. Оленеводство развито на всем протяжении полярно-тундровой зоны, в подзонах лесотундры и северной тайги, занимая около 3 млн кв. км, что составляет около 30% всей площади Крайнего Севера и приравненных к нему территорий.

В биологическом круговороте особая роль оленеводства заключается в том, что с его участием ценная, а в некотором роде уникальная продукция и сырье создаются на основе не используемого ни в одной из форм человеческой деятельности природного ресурса – оленьих пастбищ.

Запасы кормовых растений в указанных подзонах относительно невелики. Так называемый хозяйственный запас составляет в среднем 5–10 ц/га воздушно-сухой массы, пригодной для использования.

В связи с этим площади выпаса значительны и составляют в среднем 80–100 га пастбищ на 1 голову в год у домашних оленей и в два-три раза больше у диких северных оленей (В.Н. Андреев, 1976 год). Указанные обстоятельства, а также сезонность развития кормовых растений и доступность пастбищных кормов предопределили необходимость круглогодичного производственного кочевания с целью использования в экономике традиционного хозяйствования более 4 млн т кормовых единиц.

Оленеводами России в результате многолетней направленной селекционной работы созданы четыре породы северных оленей, адаптированных к определенным хозяйственным и экологическим условиям.

В северо-восточной части России (Чукотка и три улуса Якутии) районирован чукотский тундровый олень с малокалорийным типом рациона.

В лесной и частично лесотундровой зонах Сибири и Дальнего Востока разводятся олени эвенкийской и эвенской пород с высококалорийным рационом пастбищных кормов.

И на огромной территории от Таймыра до Кольского п-ова разводятся олени ненецкой породы с обычным лесотундровым рационом кормления. Более 60% поголовья этой породы оленей сосредоточено в хозяйствах Ямало-Ненецкого автономного округа.

Заслуживает отдельного внимания проблема сохранения уникальной породной группы Тофоларского (Карагасского) оленя, распространенной в пределах Нижне-Удинского района Иркутской области. Это животное в историческом плане всегда было основой традиционного образа жизни коренного малочисленного народа – тофа. Без своего кормильца этот народ осиротеет и может утратить материальную и духовную культуру.

СОСТОЯНИЕ ОТРАСЛИ

Общеизвестно, что характерные черты систем ведения северного оленеводства обусловлены суровыми условиями кормления и круглогодичного пастбищного содержания животных и что этой отраслью в стране занимаются исключительно представители более 20 коренных народов Севера. Оленеводство является локомотивом комплексного использования ресурсной базы, занятости всего населе-

ния в традиционных охотничьем и рыбном промыслах, сборе дикорастущих ягод и лекарственных растений.

В поисках богатых кормами оленьих пастбищ, ареалов популяции диких промысловых животных и зверей, рыбопромысловых водоемов кочевое оленеводческое население вынужденно расселялось на просторах тундры, лесотундры и тайги, создавая сначала не связанные друг с другом кочевые поселения, а затем стационарные.

Таким образом, возникла проблема занятости теперь уже оседлого населения в традиционном хозяйствовании северных народов.

А происшедшее в процессе реформ перераспределение выгодных промысловых ресурсов в пользу некоренного населения и резкое снижение поголовья северных оленей, уменьшение переработки оленеводческо-промысловой продукции и сырья спровоцировали потерю 20 тыс. рабочих мест.

Без стабильных источников доходов оказалась значительная часть представителей малочисленных народов Севера, в том числе и ранее занятых в оленеводстве.

Позитивные изменения в социально-экономическом направлении стали нарастать лишь с 2000 года, после принятия постановления Правительства Российской Федерации №382 "О дополнительных мерах государственной поддержки северного оленеводства".

В целях успешной реализации указанного постановления Союзом оленеводов России была разработана программа мер по стабилизации и развитию оленеводства.

После одобрения II съездом оленеводов России эта программа была направлена во все оленеводческие регионы и получила конкретное обоснование мер финансовой поддержки в составе Схемы использования земель Крайнего Севера на основе расчета затрат по технологическим картам.

Следует также отметить, что упомянутое постановление стимулировало увеличение доли господдержки из региональных бюджетов.

Практика реализации ныне действующей программы развития оленеводства на 2008–2012 годы показывает, что северное домашнее оленеводство чутко реагирует на экономическую поддержку государства.

При условии создания стабильного, законодательно закрепленного механизма реализации политики государственной поддержки на предстоящий плановый период 2013–2015 годов и до 2020 года оленеводство может и должно обеспечить роль социально-экономической основы устойчивого развития территорий компактного проживания коренного населения Севера.

В проекте государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции сырья и продовольствия на указанный период предусматривается дальнейшая поддержка оленеводства.

За счет средств федерального бюджета предполагается предоставлять бюджетам субъектов Российской Федерации субсидии на содержание поголовья северных оленей, для сельскохозяйственных организаций, крестьянских (фермерских) хозяйств и индивидуальных предпринимателей на условиях софинансирования расходов бюджетов субъектов Российской Федерации в соответствии с уровнем софинан-

сирования, утвержденным Министерством сельского хозяйства Российской Федерации на очередной финансовый год.

То есть без поддержки по-прежнему остается поголовье оленей, находящихся в хозяйствах населения.

Динамика поголовья домашних оленей в сельхозпредприятиях и хозяйствах населения убедительно показывает уровень эффективности использования господдержки (табл. 1).

Основываясь на показателях численности поголовья и продуктивности отрасли 1990 года, Союз оленеводов России добивается планомерного его восстановления до предкризисного уровня. Но несмотря на значительный рост к уровню переломного 2000 года, почти в половине оле-

вызывает тревогу состояние оленеводства Мурманской области, где при незначительном уменьшении стада производство поголовья на реализацию сократилось в четыре раза.

Оценивая нынешнее состояние оленеводства, мы должны осознать, что нет и не может быть простых решений по выводу его из кризисного состояния.

Субсидирование отрасли из федерального и региональных бюджетов должно сопровождаться комплексом организационно-хозяйственных мер, обеспечивающих решение конкретных производственных и социально-экономических задач.

ТАБЛИЦА 1
ПОГОЛОВЬ СЕВЕРНЫХ ОЛЕНЕЙ, ТЫС. ГОЛОВ

ГОД	ВСЕ КАТЕГОРИИ ХОЗЯЙСТВ	СЕЛЬХОЗ-ПРЕДПРИЯТИЯ	ХОЗЯЙСТВА НАСЕЛЕНИЯ	КРЕСТЬЯНСКИЕ (ФЕРМЕРСКИЕ) ХОЗЯЙСТВА
1990	2260,6	1833,6	427,0	–
1991	2207,8	1748,1	457,2	2,5
1992	2126,6	1579,0	461,0	86,6
1993	1965,5	1313,2	533,9	118,4
1994	1833,9	1163,7	583,4	86,7
1995	1695,0	1039,9	583,3	71,8
1996	1592,3	948,3	586,4	57,6
1997	1484,6	854,9	587,8	41,9
1998	1357,3	753,6	509,7	94,0
1999	1244,0	665,5	554,8	23,7
2000	1196,7	633,6	546,6	16,5
2001	1246,4	641,4	580,1	25,0
2002	1236,5	633,0	574,8	28,7
2003	1275,1	699,8	546,7	28,6
2004	1281,1	762,5	495,2	23,5
2005	1298,5	769,9	503,4	25,3
2006	1445,5	815,1	601,3	29,1
2007	1475,3	943,1	515,3	16,9
2008	1523,0	1003,3	501,4	18,2
2009	1553,4	1048,7	487,8	16,9
2010	1571,0	1059,9	486,4	24,7
2011	1583,0	1069,1	484,6	29,2

неводческих регионов поголовье составляет менее 30% от уровня 1990 года и в трети хозяйств – менее 70%. И лишь в Ямало-Ненецком автономном округе численность поголовья больше уровня 1990 года, к тому же здесь сосредоточено 75% поголовья в хозяйствах населения России.

При выборе точек экономического роста необходимо учитывать этнические стереотипы поведения оленеводческих сообществ, их выбор институциональных форм оленеводства, традиционный уклад. В настоящее время в отрасли по сравнению с 2000 годом обеспечен прирост поголовья

ТАБЛИЦА 2
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОЛЕНЬИХ ПАСТБИЩ В РАЗРЕЗЕ АВТОНОМНЫХ ОКРУГОВ,
ОБЛАСТЕЙ, КРАЕВ И РЕСПУБЛИК НА 01.01.2010

СУБЪЕКТ РФ	ПЛОЩАДЬ ЗЕМЕЛЬ В АД- МИНИСТ- РАТИВНЫХ ГРАНИЦАХ, ТЫС. ГА	ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ ОЛЕНЬИХ ПАСТБИЩ, ТЫС. ГА	ПРОЕКТ- НАЯ ОЛЕНЕ- ЕМКОСТЬ, ТЫС. ГОЛОВ (2008 ГОД)	ФАКТИЧЕ- СКОЕ ПОГО- ЛОВЬЕ, ТЫС. ГОЛОВ	ВОЗМОЖНОСТИ РОСТА ПОГОЛОВЬЯ ДО 2020 ГОДА, ТЫС. ГОЛОВ	
					+	ДО
Российская Федерация	1709824,20	320035,20	2183,0	1552,6	263,4	1816,0
Северо-Западный федеральный округ	168696,80	26913,60	355,7	311,8	16,5	328,3
Республика Коми	41677,40	6342,00	110,0	82,0	0,0	82,0
Архангельская область	41310,10	1069,50	2,0	1,7	0,0	1,7
Ненецкий автономный округ	17681,00	12375,00	180,0	165,6	15,0	180,6
Мурманская область	14490,20	7127,10	63,7	62,5	1,5	64,0
Уральский федеральный округ	181849,70	54638,10	500,0	692,3	7,3	699,6
Тюменская область	1612,20	-	-	-	-	-
Ханты-Мансийский автономный округ – Югра	53480,10	6086,50	48,0	32,7	7,3	40,0
Ямало-Ненецкий АО	76925,00	48551,60	452,0	659,6	0,0	659,6
Сибирский федеральный округ	514495,30	49825,80	175,6	78,7	35,6	114,3
Республика Бурятия	35133,40	474,60	2,0	1,0	1,0	2,0
Республика Тыва	16860,40	1529,00	6,0	2,2	3,0	5,2
Красноярский край	236679,70	45354,50	156,6	73,1	28,0	101,1
в том числе						
Таймырский муниципальный район	-	33194,70	91,60	67,9	21,0	88,9
Эвенкийский муниципальный район	-	12150,80	65,0	4,7	7,3	12,0
Иркутская область	77484,60	141,70	1,0	0,6	0,4	1,0
Читинская область	41230,00	2326,00	10,0	1,8	3,2	5,0
Дальневосточный федеральный округ	616932,90	188657,70	1151,7	470,0	203,8	673,6
Республика Саха (Якутия)	308352,30	92453,70	406,2	201,1	50,0	251,1
Хабаровский край	78763,30	17044,60	50,5	8,1	12,0	20,1
Амурская область	36190,80	543,70	21,6	6,3	4,0	10,3
Камчатский край	46427,50	16506,20	135,0	37,1	13,0	50,1
в том числе						
Корякский муниципальный район	-	15704,00	-	-	-	-
Магаданская область	46246,40	18475,90	122,0	19,4	11,0	30,4
Сахалинская область	8710,10	1035,80	5,8	0,2	1,8	2,0
Чукотский автономный округ	72148,10	42597,80	410,6	197,6	60,0	257,6

на более чем 380 тыс. голов, расширились возможности занятости коренного населения в традиционном хозяйствовании. Но ожидаемого пополнения молодого поколения не наблюдается. Может, за исключением Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Саха (Якутия), где в большей степени сохранены семейные устои и традиционность в системах ведения оленеводства.

Сложившаяся ситуация, как и в любом другом производстве, определяется условиями, оплатой труда и уровнем социальной защищенности семьи.

Как и в дореформенный период, необходимо было бы учитывать, что северное оленеводство и традиционные промыслы функционируют в кочевом режиме, на территориях с абсолютно и экстремально дискомфортными природно-климатическими условиями. Эти обстоятельства кратно увеличивают затраты на жизнеобеспечение работающего, ребенка и пожилого человека.

К сожалению, в действующей ныне нормативно-правовой базе федерального уровня указанные обстоятельства не учитываются. В результате недооценки минимально необходимой государственной поддержки в 1990-е и начале 2000-х годов в регионах развитого оленеводства исчезли крупные оленеводческие хозяйства. Повсеместно снизилась продуктивность отрасли, в том числе из-за отсутствия эффективной системы управления рисками, связанными с сохранением поголовья оленей.

В течение многих лет не наблюдается прирост поголовья в республиках Бурятия и Тыва, Сахалинской, Магаданской, Иркутской, Амурской областях, в Хабаровском и Камчатском краях, Эвенкийском и Туруханском муниципальных районах Красноярского края.

В целом в регионах Дальневосточного и Сибирского федеральных округов не используется соответственно 60 и 50% пастбищ, в то же время здесь самый высокий уровень безработицы среди коренного населения (табл. 2).

Сложившуюся ситуацию невозможно изменить без превращения коренных малочисленных народов в реальных субъектов экономических, этносоциальных и этнокультурных отношений. Это очень важно, в этом суть политики государственного партнерства. То есть на федеральном уровне необходимо создать такой механизм, который бы обеспечил непосредственное участие самих народов и их общественных институтов самоуправления в выработке, принятии и реализации решений, определяющих их настоящее и будущее, гарантирующих полное материальное самообеспечение.

Для улучшения социально-экономического положения оленеводов в российском обществе необходима также гармонизация их отношений с государственным аппаратом и бизнесом. Жизнь подтверждает, что ни тот ни другой, к сожалению, не замечают существования оленеводов, а тем более острых проблем их жизнеобеспечения.

В преобладающем большинстве северных оленеводско-промысловых регионов оленеводы и промысловики не имеют минимально необходимой производственно-технологической базы для убоя оленей, хранения, переработки продукции и сырья оленеводства, рыболовства, охоты, собирательства дикоросов и лекарственных растений.

По этой причине представители традиционного хозяйства Севера превратились в источник дешевой продукции и сырья для других отраслей, в том числе для официальных заготовителей, переработчиков, уполномоченных органов государственной власти регионов и муниципальных образований.

Известны факты несвоевременных расчетов за полученную продукцию, волевого установления явно заниженных цен на мясо, отказа от платы за субпродукты, явного обмана оленеводов-частников.

Поэтому очень важно в комплексе мер внедрения ресурсосберегающих, умных, прорывных технологий, способных работать в гармонии с природой, в каждом регионе товарного оленеводства создавать собственную базу оленеводческих хозяйств в виде убойных комплексов с холодильными емкостями, аналогичных Ямальскому.

Без этого невозможно обеспечить реализацию товарного поголовья в оптимальные сроки при наивысшей упитанности животных, а также осуществить полный отбор и консервацию крови, кожевенного, эндокринного, ферментного и побочного сырья.

Указанная продукция оценивается в несколько раз дороже мяса, но не используется из-за отсутствия условий для отбора и консервации сырья. Гарантированные объемы изготовления и реализации товарных полуфабрикатов оздоравливают экономику оленеводческих хозяйств и определяют условия для создания производственных мощностей по глубокой переработке сырья для внутреннего и внешнего рынков.

Реализация указанного направления в северном оленеводстве России потребует в рамках ведомственной целевой программы развития отрасли до 2015 и 2020 годов осуществить строительство 23 убойных технологических линий различной производительности с холодильными емкостями, 4 кожевенных заводов в комплексе с пошивочными цехами и линиями глубокой переработки мяса для собственного потребления населением северных городов и сел, а также обеспечить нужды социальных учреждений (больниц, детских дошкольных учреждений, школ и интернатов).

Необходимо также учитывать потребности внутреннего рынка на пантовую и эндокринно-ферментную продукцию.

Исследования российских ученых-медиков Н.С. Осинцева и В.Г. Шелепова в области клинических свойств пантовой и эндокринно-ферментной продукции убедительно подтверждают ее роль в укреплении здоровья человека. Ценность продукции северного оленеводства состоит и в том, что она является не столько продуктом питания, сколько источником здоровья, и ценность эта растет пропорционально глубине разработок в этой области.

Очевидно, что стихийная торговля эндокринно-ферментным сырьем малоэффективна, необходимо создавать собственную базу переработки до биологически активных форм, цена на которые превышает сырьевые цены в тысячи раз.

Чтобы использовать огромный потенциал российского оленеводства, необходимо в рамках той же ведомственной программы решить вопрос о строительстве завода глубокой переработки (на базе действующего предприятия ЗАО "Фермент").

Указанный комплекс мер будет способствовать восстановлению поголовья и экономической эффективности

отрасли, притоку и закреплению в традиционном хозяйствовании молодых квалифицированных кадров, укрепит научно-культурные связи северных народов.

Резервы увеличения объемов реализации продукции и сырья есть в каждом оленеводческом хозяйстве, они скрыты в непомерно высоких непроизводительных отходах как в процессе воспроизводства стада, так и при реализации товарного поголовья.

В ряде крупных оленеводческих регионов в период 2008–2011 годов объемы непроизводительных отходов оказались больше объемов хозяйственного использования (Чукотский АО, Мурманская область, Камчатский край, Магаданская область).

Органы хозяйственного управления и руководители региональных объединений оленеводов обязаны организовать разработку и внедрение зональных оптимизированных систем защиты поголовья оленей от хищников, гнуса, оводов и профилактики некробактериоза (основные факторы, пагубно влияющие на состояние и экономику отрасли).

При этом необходимо учитывать показатели эффективности оленеводства и всего традиционного хозяйствования.

Малочисленные народы Севера во многом зависят от состояния производственно-технологической инфраструктуры на маршрутах выпаса, наличия стационарных и переносных коралей, жилищно-производственных баз, обеспеченности ветеринарными препаратами, ветинструментарием для проведения ветеринарно-профилактических мероприятий, а также наличия добротного кочевого жилья и всего материально-технологического комплекса кочевой жизнедеятельности оленеводов и промысловиков.

Совершенно очевидно, что невозможно из стационарных поселений осваивать олени пастбища на площади более 300 млн га, охотничьи угодья на площади 650 млн га, внутренние озерные рыбопромысловые водоемы площадью более 7,5 млн га.

Эти территории являются ареной жизнедеятельности этнических сообществ Севера, здесь формируются рабочие места и экономическая основа жизнедеятельности.

В процессе кочевания северные народы России достигли гармоничного единства с окружающей средой, тысячелетиями осуществляют неистощительное использование растительных и живых природных ресурсов.

В их жизнеобеспечении используется более 10 тыс. единиц различных типов зимнего и летнего кочевого жилья, более 120 тыс. транспортных оленей (только в сельхозпредприятиях) и две трети мирового поголовья домашних северных оленей.

Их знания и исторический опыт выживания в кочевом режиме обеспечивают сохранение экологического благополучия на огромной территории первозданной дикой природы.

Но, к сожалению, кочевание, ошибочно рассматриваемое как вынужденно отсталый образ жизни, законодательного закрепления так и не получило.

Следовательно, все реформы в традиционной хозяйственной деятельности (насильственная коллективизация в 1930–1940 годах, перевод на оседлый образ жизни в 1950-х годах, ликвидация так называемых неперспектив-

ных мест поселения, преобразование колхозов в совхозы в 1960-х годах и поспешная, неподготовленная деколлективизация в 1990-х годах) проводились без учета мнения умудренных жизнью народов и самое главное упущение в реформах – без учета последствий их осуществления.

Результат исторически длящегося беззакония при указанных “преобразованиях” очевиден.

Каждое вероломное вторжение в социальную организацию кочующего населения, иллюзорно создавая “позитивные” перемены, на самом деле увеличивало число безработных за счет потери профессиональных навыков и ухода от традиционного ведения хозяйственной деятельности, утраты преемственности поколений и негативных факторов психологического порядка.

Ситуация с занятостью малочисленных народов Севера особенно обострилась в 1990-е годы с началом рыночных преобразований. По данным Росстата, в 1999 году списочная численность занятого населения в сельском и промышленном хозяйстве по сравнению с 1990 годом сократилась на 16,8 тыс. человек, или на 29,8%. На самом деле сокращение в традиционном хозяйстве малочисленных народов Севера произошло более чем в два раза. В отдаленных национальных поселениях не имеют рабочих мест и доходов для проживания от 40 до 80% лиц трудоспособного возраста.

Наиболее низкая занятость зарегистрирована среди женщин трудоспособного возраста. Например, в обследованных селах лесных ненцев, нанайцев, кетов, негидальцев, саамов, удйгейцев, ульчей имели рабочие места лишь от 31 до 54% женщин. Выпускники средних общеобразовательных школ, не имея специальности, вообще лишены возможности трудоустройства. А безработные и бедные родители не в состоянии содержать своих детей во время учебы в средних и высших учебных заведениях.

В создавшейся ситуации следовало бы специально рассмотреть возможности соблюдения конституционных прав малочисленных народов Севера на труд, внедрения в северных регионах социальных стандартов их занятости.

Учитывая низкую конкурентность аборигенов Севера на рынке труда, приоритетной сферой занятости следует считать их традиционную хозяйственную деятельность – оленеводство, промыслы, ремесленничество, собирательство дикоросов, а также привлекать их к работе в заказниках и заповедниках.

Естественная ресурсная база территорий традиционного природопользования позволяет занять в оленеводстве и промыслах все трудоспособное аборигенное население.

Но решение такой задачи в среднесрочный период невозможно без принятия федерального закона о поддержке хозяйственной деятельности коренного населения Севера в кочевом и полукочевом режиме.

С учетом специфики жизнедеятельности кочевых народов закон позволит создать механизм реализации конституционных прав на труд на естественной ресурсной базе, а также официально на государственном уровне признать кочевой хозяйственно-бытовой комплекс и определить формы государственной поддержки на его создание и содержание.

Эти меры позволят коренным малочисленным народам Севера обрести социальную и экономическую устойчивость и предотвратить негативные демографические процессы.

ТРАДИЦИОННОМУ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЮ В АРКТИКЕ НЕОБХОДИМО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ



Владислав Владимирович Песков

ДЕПУТАТ АРХАНГЕЛЬСКОГО ОБЛАСТНОГО
СОБРАНИЯ ДЕПУТАТОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
АССОЦИАЦИИ НЕНЕЦКОГО НАРОДА "ЯСАВЭЙ"

В ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ОСОБОЕ ЗНАЧЕНИЕ ПРИОБРЕЛИ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАДИЦИОННОЙ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ И ДРУГИХ ЭТНИЧЕСКИХ ОБШНОСТЕЙ, И В ЧАСТНОСТИ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА.

НА СЕГОДНЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НЕ СУЩЕСТВУЕТ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ КОМПЛЕКСНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА. ЕЕ НАПРАВЛЕНИЯ СУЩЕСТВЕННО ОТЛИЧАЮТСЯ В РАЗНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ. ТАКИЕ РАЗЛИЧИЯ ПОРОЖДАЮТ ЗАТРУДНЕНИЯ В ПРАВОПРИМЕНЕНИИ И ФОРМИРУЮТ НЕРАВНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ПОЛУЧАТЕЛЕЙ МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ.

ПРИНЯТИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА "О СЕВЕРНОМ ОЛЕНЕВОДСТВЕ" ЛОГИЧЕСКИ ЗАВЕРШИТ ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО ПРАВОВОГО ПОЛЯ ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ЗАЩИТЫ ОДНОГО ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ВИДОВ ТРАДИЦИОННОЙ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ, ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ ОСНОВОЙ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ ТРАДИЦИОННОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ И КУЛЬТУРЫ ЭТИХ НАРОДОВ.

Коренные малочисленные народы и этнические общности, проживающие в Арктике, сохранили кочевой традиционный уклад жизни, связанный с осуществлением комплексного традиционного природопользования, сердцевиной которого является северное оленеводство.

Защите традиционного природопользования и образа жизни коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока в законодательстве Российской Федерации уделяется особое внимание.

Конституция гарантирует права коренных малочисленных народов в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами России, а защита их исконной среды обитания и традиционного образа жизни находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов.

Вопросы прав коренных малочисленных народов регулируются также тремя федеральными законами: “О гарантиях прав коренных малочисленных народов” (1999 год); “Об общих принципах организации общин коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации” (2000 год); “О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации” (2001 год).

Действующее законодательство предусматривает ряд приоритетов и преференций для коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации в местах их традиционного проживания и хозяйственной деятельности (образование общин и территорий традиционного природопользования коренных малочисленных народов; установление особого правового режима использования земель, особенностей водо- и лесопользования в местах традиционного проживания и хозяйственной деятельности; обеспечение их приоритетного доступа к промышленным угольям; получение налоговых льгот, лимитов на использование объектов животного мира и квот на вылов объектов водных биологических ресурсов; безвозмездное пользование земельными участками и т.д.). В 2009 году Российской Федерацией принята “Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации”.

В то же время принятие указанных законов и их реализация не обеспечили полную и эффективную защиту прав коренных малочисленных народов. Правовое регулирование общественных отношений с участием коренных народов все еще остается фрагментарным; в законодательстве содержится значительное количество пробелов, а также правовых коллизий.

В последние несколько лет особое значение приобрели проблемы правового регулирования традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов и других этнических общностей, и в частности северного оленеводства. В пределах России можно выделить три основные зоны оленеводства: северо-западную тундровую, северо-восточную тундровую и таежную. До 1990-х годов большая часть домашних оленей приходилась на северо-восточную тундровую зону, то есть на чукотское, корякское

и эвенское оленеводство. Теперь основная масса оленей сосредоточена в северо-западной тундровой зоне, у ненцев и коми-ижемцев.

Для коренных народов Крайнего Севера оленеводство – это источник жизни, обеспечивающий полноценное питание, поддержание здоровья, строительство жилья, морозостойкую одежду и транспортные услуги.

Северное оленеводство – единственная отрасль сельского хозяйства Арктического региона, в которой заняты практически только коренные народы Севера. Уникальность оленеводства в том, что оно до настоящего времени остается не только отраслью хозяйства, но и образом жизни семей оленеводов.

В советские времена северное общественное оленеводство было устойчивым благодаря тому, что государство уделяло ему большое внимание. Оленеводческие предприятия стали крупными совхозами и колхозами, специализирующимися на производстве мяса. Они получали существенную государственную поддержку и были хорошо обеспечены техникой: вездеходами, мотонартами, радиостанциями, нарезным оружием и т.п. Для обслуживания оленеводов использовались вертолеты. В ряде совхозов проводился предубойный откорм оленей с использованием комбикормов и минеральных добавок. Большое внимание уделялось племенной работе и зоотехническим мероприятиям. Принимались эффективные меры по борьбе с болезнями оленей: сибирской язвой, чесоткой, бруцеллезом, некробациллезом. Развивались и прикладные научные исследования. По всему Северу была создана сеть опытных сельскохозяйственных станций, а в Норильске, Якутске, Магадане, Нарьян-Маре – исследовательские институты, в которых значительное место занимала научная тематика по оленеводству.

Но, с другой стороны, в это же время велась борьба с кочевым образом жизни оленеводов и народов Севера в целом: были в значительной степени нарушены система традиционного природопользования и образ жизни оленеводческих народов, что, естественно, наложило свой отпечаток на сегодняшнюю ситуацию.

В 1990-е годы, с началом перехода к рыночной экономике и демократизации общества, положение северного оленеводства драматически изменилось. Это выразилось в существенном снижении поголовья, распаде общественного оленеводства колхозно-совхозного типа и частичном возврате к частному.

В современной России олени находятся в трех видах собственности: общественной, государственной (муниципальной) и частной. Однако на практике различия между хозяйствами с государственной и общественной формами собственности незначительны.

В общественной собственности находится большая часть оленей, ранее принадлежавших колхозам и совхозам. В результате приватизации из этих хозяйств были организованы коллективные долевые хозяйства, сельскохозяйственные производственные кооперативы (СПК), а в некоторых случаях родовые хозяйства. Эта форма собственности является наиболее распространенной.

В частной собственности находятся личные олени населения, а также олени, принадлежащие фермерским

хозяйствам, семейно-родовым общинам и другим объединениям частников.

Личные олени обычно принадлежат пастухам, работающим в оленеводческих хозяйствах, или их родственникам. Эти олени, как правило, выпасаются в стадах того оленеводческого хозяйства, в котором работают или работали их владельцы. Однако владельцы личного поголовья могут вести хозяйство и самостоятельно при наличии выделенных государством для этих целей земель.

Вопрос о собственности оленей в родовых общинах более сложен. В некоторых общинах, созданных на базе бывших совхозов, оленеводство организовано пример-

Серьезное воздействие на оленеводство в последние годы оказывает освоение природных ресурсов (в основном нефти и газа) на территориях традиционной хозяйственной деятельности, на Арктическом шельфе. Изымаются участки земли для освоения нефтяных и газовых месторождений, строительства трубопроводов. Кроме этого нужно отметить факты изъятия земель под объекты федеральной и региональной инфраструктуры (дороги, линии электропередачи, телекоммуникационные линии связи), газификации регионов, строительные объекты социального и гражданского назначения и т.д. Это тоже имеет свое негативное влияние на традиционное природопользование.



В НЕНЕЦКОМ АВТОНОМНОМ ОКРУГЕ ОЛЕНЕВОДСТВО ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ТРАДИЦИОННЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

но так же, как в хозяйствах с общественной собственностью. Однако в большинстве случаев общины образовались из нескольких семейных хозяйств, то есть представляют собой объединение частных владельцев оленей.

В Ненецком автономном округе оленеводство является одним из важнейших традиционных видов деятельности. Большая часть оленьих стад кочует от населенных пунктов, расположенных, как правило, недалеко от зимних пастбищ в лесотундровом поясе, на север, к летним пастбищам в тундре. Оленеводы проживают в населенных пунктах округа, часть из них работает по сменам в СПК или постоянно в оленеводческих общинах. В последнее время был создан ряд родовых общин, главным образом, в пос. Нельмин-Нос. Коренные жители занимаются и рыболовством как для нужд пропитания, так и для обеспечения деятельности общин.

В области освоения природных ресурсов в российской Арктике в зоне жизнедеятельности коренных народов, в рамках развития государственно-частного партнерства, сформировалась практика заключения крупными промышленными компаниями договоров с органами государственной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, общинами малочисленных народов, отдельными хозяйствами – владельцами “родовых угодий”. Это позволило создать дополнительные возможности поддержки коренных малочисленных народов и других этнических общностей Севера. Но, с другой стороны, изъятие участков традиционных территорий под промышленное и иное освоение создает серьезные проблемы для оленеводов. Иногда инфраструктурными объектами при фактическом использовании небольших участков создаются

ограничения по доступу к другим оставшимся традиционными территориям. Это хорошо видно, когда на обычной географической карте совместить объекты традиционного природопользования, промышленного освоения и инфраструктурного развития региона. Пример такого исследования совместно с научным сообществом был сделан региональным общественным движением "Ассоциация ненецкого народа "Ясавэй" Ненецкого автономного округа, участником Ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации (проект в рамках международного Полярного года 2007–2008 "Мониторинг развития территории традиционного

лучателей мер государственной поддержки. Со стороны федерального центра существует только субсидирование северного оленеводства как отрасли сельского хозяйства.

Более 10 лет назад был подготовлен проект федерального закона Российской Федерации "Об оленеводстве", но он в итоге не был принят. И сейчас правовое регулирование оленеводства осуществляется в соответствии с юридическими актами, регламентирующими агропромышленный комплекс, нормами Конституции РФ, Земельным, Гражданским и Лесным кодексами РФ, федеральными законами о правах коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, экологическим законодательством



УНИКАЛЬНОСТЬ ОЛЕНЕВОДСТВА В ТОМ, ЧТО ОНО ДО НАСТОЯЩЕГО ВРЕМЕНИ ОСТАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО ОТРАСЛЬЮ ХОЗЯЙСТВА, НО И ОБРАЗОМ ЖИЗНИ СЕМЕЙ ОЛЕНЕВОДОВ

природопользования в Ненецком автономном округе, Северо-Западная Россия"). Например, в Ненецком автономном округе точками повышенного внимания в отношениях между коренными народами и нефтяными компаниями, которые нуждаются в особом подходе со стороны органов власти, являются следующие проекты: Харьягинское месторождение; проект трубопровода Харьяга – Индига; возобновление разработки Кумжинского месторождения; планы по разработке месторождения твердых полезных ископаемых (р. Бугровка, Канинский п-ов); трубопроводы Варандей – Южное Хыльчую, Харьяга – Южное Хыльчую; морские перевозки нефти из пос. Варандей; месторождений Вал Гамбурцева, Осоевейского, имени Р. Требса и т.д. Эти и ряд других вопросов требуют законодательного урегулирования. В Ямало-Ненецком автономном округе это освоение газовых месторождений в Обско-Тазовской губе, проект "Урал промышленный – Урал Полярный". В Красноярском крае – освоение нефтяных месторождений, планы по строительству Эвенкийской ГЭС. В Республике Саха (Якутия) – проекты по строительству трубопроводов системы ВСТО. Таких примеров в Российской Арктике очень много.

На сегодня в Российской Федерации не существует единой системы комплексной государственной поддержки северного оленеводства. Ее направления существенно отличаются в разных территориях. Такие различия порождают затруднения в правоприменении и формируют неравные условия для по-

и законодательством о недрах. Важными для оленеводства являются также законы и подзаконные акты о предприятиях и предпринимательской деятельности.

Несмотря на отсутствие федерального закона, законы об оленеводстве и его государственной поддержке уже приняты в 10 субъектах РФ, в том числе в Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Камчатском крае, Ненецком, Чукотском и Ямало-Ненецком автономных округах. Например, в законе Магаданской области местным оленеводам гарантируется господдержка в виде региональных средств, в том числе на дотации, компенсации производителям оленеводческой продукции, сохранение культурных традиций оленеводства, предоставление оленеводам и членам их семей социальных гарантий, подготовку кадров по таким специальностям, как зоотехния, ветеринария, технология переработки продукции и др. В последних изменениях закона об оленеводстве Ненецкого автономного округа дополнительно определены меры социальной поддержки семьям оленеводов, дети которых не посещают детские дошкольные учреждения в силу особенностей кочевого образа жизни оленеводов. В июле 2012 года в первом чтении был принят законопроект "О поддержке домашнего северного оленеводства" в Хабаровском крае, которым предусматривается комплекс мер краевой государственной поддержки оленеводческих хозяйств (финансовой, консультационной, научной и информационной), а также оленеводов и членов их семей, что позволит со-

здать экономические и социальные условия для стабильного развития оленеводства. Во всех нормативных актах и законопроектах оленеводство рассматривается как один из видов традиционной хозяйственной деятельности коренных народов Севера и необходимое условие сохранения их образа жизни и самобытной культуры.

Одной из важнейших проблем является законодательное регулирование отношений между оленеводческими предприятиями и промышленными компаниями, осваивающими природные ресурсы на территориях традиционной хозяйственной деятельности. Начавшийся в ряде регионов России процесс заключения договоров между коренными

землю, которыми могут пользоваться общины, нигде не перечислены и не установлен порядок регистрации этих прав.

Финансовая поддержка должна обеспечиваться путем предоставления средств федерального бюджета в виде субсидий регионам на поддержку северного оленеводства не только как отрасли сельского хозяйства. Также должна быть законодательно закреплена возможность делегировать исполнение полномочий органов государственной власти субъектов РФ в сфере сельскохозяйственного производства на местный уровень. Кроме этого, необходимо помогать внедрению новых технологий для обеспечения деятельности оленеводов (например, внедрение систем мониторин-



ПОДДЕРЖКА СЕВЕРНОГО ОЛЕНЕВОДСТВА ЯВЛЯЕТСЯ ВАЖНЕЙШЕЙ ОСНОВОЙ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ ТРАДИЦИОННОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ И КУЛЬТУРЫ КОРЕННЫХ НАРОДОВ СЕВЕРА

народами Севера и промышленниками – признак формирования цивилизованных партнерских отношений. Для оленеводства наиболее важны права на владение и распоряжение оленьими пастбищами и на использование финансовых средств, отчисляемых компаниями в качестве компенсаций за использование пастбищных территорий.

Кроме этого нужно отметить, что в ряде регионов имеются жалобы, в основном от пользователей родовых угодий, на то, что их мнение не учитывается при изъятии территорий для промышленных нужд. При этом на бумаге решение нередко бывает одобрено и подписано представителями всех трех сторон – компанией, администрацией и оленеводами.

К числу недостатков можно отнести и то, что законы акцентируют внимание на оленеводческих предприятиях и недостаточно защищают права работающих в них оленеводов, а также оленеводов-частников. Много неясностей остается в отношении прав общин коренных малочисленных народов. Закон устанавливает их право на осуществление традиционной хозяйственной деятельности, в том числе и на оленеводство. В то же время конкретные виды прав на

га передвижения оленьих стад, современных средств связи, систем обеспечения жизнедеятельности и т.д.), получения высококачественной продукции оленеводства и расширения рынков сбыта. Привлечение научного сообщества для улучшения экономического, экологического, социального потенциала северного оленеводства, а не только с целью изучения и написания социальных отчетов о положении дел.

Парламентарии Северо-Запада России всерьез решили обратить свое внимание на северное оленеводство и возобновить работу на проекте федерального закона об оленеводстве. Работу по подготовке законопроекта было поручено вести постоянному комитету Парламентской ассоциации Северо-Запада России по делам Севера и малочисленных народов (ПАСЗР). В марте нынешнего года в Архангельске на совместном заседании постоянных комитетов ПАСЗР по делам Севера и малочисленных народов и по вопросам агропромышленного комплекса были рассмотрены все поступившие предложения и замечания. В ходе обсуждения было принято решение взять за основу проект федерального закона "О государственной поддержке северного оленеводства". Кроме того, для подготовки законопроекта решено создать

рабочую группу, в состав которой вошли члены двух постоянных комитетов ПАСЗР, представители от Законодательного Собрания Красноярского края, Государственного Собрания (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия), Государственной Думы и Ямало-Ненецкого автономного округа. По результатам деятельности рабочей группы был подготовлен проект федерального закона, в котором учтены поступившие от ее членов предложения и замечания.

На 42-й конференции ПАСЗР, прошедшей в Калининграде в июне 2012 года, подготовленный проект федерального закона "О северном оленеводстве" был поддержан и направлен на дальнейшее согласование и доработку с учетом поступивших предложений и замечаний. Необходимость принятия данного федерального закона была поддержана Парламентской Ассоциацией "Дальний Восток и Забайкалье". На сегодняшний день в 21 регионе Российской Федерации считают необходимым принятие федерального закона о северном оленеводстве.

Предлагаемый проект федерального закона позволит установить правовые, экономические и социальные гарантии развития северного оленеводства, а также определить основные цели, принципы, направления, виды и формы государственной поддержки северного оленеводства. В статье 2 законопроекта даны определения таких терминов, как "северное оленеводство", "продукция северного оленеводства", "олeneвод", "фактория", которые широко используются в действующем законодательстве, но до сих пор не имеют юридического определения. Законопроектом определяются цели и принципы государственной поддержки оленеводства, ее виды и формы, а также условия предоставления. Предполагается, что финансовая поддержка северного оленеводства будет осуществляться для комплексного решения следующих задач:

- 1) образование и устойчивое функционирование факторий, создание цехов по первичной и глубокой пе-

- реработке продукции оленеводства, в том числе с использованием современных технологий;
- 2) страхование домашних северных оленей и компенсации части затрат субъектов государственной поддержки северного оленеводства на страхование по договорам страхования, заключенным со страховыми организациями;
- 3) развитие племенного оленеводства;
- 4) ветеринарное обеспечение северного оленеводства;
- 5) обеспечение осуществления охраны оленьих пастбищ от пожаров, других стихийных бедствий и негативного техногенного воздействия с учетом потребностей традиционной системы оленеводства;
- 6) защита домашних оленей от нападения хищных зверей, в том числе путем приобретения в соответствии с Федеральным законом "Об оружии" оленеводческими хозяйствами огнестрельного оружия и боеприпасов к нему;
- 7) развитие системы сбыта продукции северного оленеводства путем размещения государственных заказов на поставки продукции северного оленеводства у субъектов государственной поддержки северного оленеводства;
- 8) предоставление субсидий сельскохозяйственным товаропроизводителям на содержание поголовья северных оленей и ряд других направлений.

Принятие Федерального закона "О северном оленеводстве" логически завершит формирование единого правового поля для эффективной защиты одного из видов традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов – северного оленеводства, являющегося основой для сохранения традиционного образа жизни и культуры этих народов, а также будет способствовать дальнейшему развитию законодательства субъектов Российской Федерации.

СВЯТИЛИЩА НАРОДОВ СЕВЕРА – УНИКАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ

Илья Борисович Барышев
ЗАВЕДУЮЩИЙ СЕКТОРОМ ИССЛЕДОВАНИЙ
КУЛЬТУРНОГО И ПРИРОДНОГО НАСЛЕДИЯ
АРКТИКИ ИНСТИТУТА НАСЛЕДИЯ



СВЯТИЛИЩА СЕВЕРНЫХ НАРОДОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ ПРЕДСТАВЛЯЮТ УНИКАЛЬНОЕ ЯВЛЕНИЕ И ОТРАЖАЮТ СЛОЖНЫЕ ЭТНОКУЛЬТУРНЫЕ ПРОЦЕССЫ, ПРОХОДИВШИЕ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРО-ВОСТОКЕ ЕВРОПЫ И СЕВЕРЕ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В I–II ТЫСЯЧЕЛЕТИИ Н.Э.

СВЯТИЛИЩА ЯВЛЯЮТСЯ ПАМЯТНИКАМИ ДУХОВНОЙ КУЛЬТУРЫ НАРОДОВ, КОТОРЫЕ НА ПРОТЯЖЕНИИ ТЫСЯЧЕЛЕТИЙ НАСЕЛЯЛИ ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕВЕР РОССИИ. СВЯШЕННЫЕ МЕСТА БЫЛИ МАРКЕРАМИ ТЕРРИТОРИИ СЕМЬИ, РОДА, ПЛЕМЕНИ, А ОБЩЕНАРОДНЫЕ СВЯТИЛИЩА ИГРАЛИ ВАЖНУЮ КОНСОЛИДИРУЮЩУЮ РОЛЬ В ЖИЗНИ ЭТНОСА.

На территории ненецких тундр начиная по крайней мере с последней стадии верхнего палеолита, сменяя друг друга, жили различные северные народы. Они промышляли морского зверя, занимались рыболовством, охотились на белого медведя и оленя, а позднее занимались оленеводством. Для удачи в промысле охотники, зверобои и оленеводы проводили умиловительные и благодарственные жертвоприношения духам – хозяевам промысловых территорий. Жертвенные обряды совершались как на неспециализированных местах – на стойбище, в пути, так и на особых территориях – в святилищах, которые имели различный религиозный и социальный статус.

Религиозные обряды были направлены на осуществление самых главных чаяний общества – защиту человека на протяжении всей жизни от рождения до смерти, биологическое существование человека (удача в оленеводстве, охоте, рыболовстве), развитие общества и наличие порядка в нем (благоклонность и защита со стороны духов в различных личных и общественных сторонах жизни).

Святилища тяготеют к заметным ландшафтным объектам – высоким берегам рек, озер и морей, горам, сопкам, скальным останцам, карстовым образованиям различного происхождения (пещеры, провалы), одиноким большим камням, необычным отдельным деревьям и целым рощам (фото 1, 7, 8, 10, 13, 17, 19–23). Иногда святилища образовывались на местах, связанных с каким-то важным или необычным событием, часто – на пути миграций древних охотников за оленями и на пути ямданий ненцев-олленеводов.

Святилища, имеющие широкий хронологический диапазон, представляют уникальное явление и отражают сложные этнокультурные процессы, проходившие на крайнем северо-востоке Европы и севере Западной Сибири в I–II тысячелетиях н.э. Святилища, известные нам, функционировали на этой территории начиная с раннего Средневековья. В последующее время эти сакральные места продолжали существовать как объекты языческих форм верований вплоть до 30-х годов XX века, спорадически “оживая” в советское время и постепенно возрождаясь сейчас.

Некоторые капища сохранялись и поддерживались на протяжении длительного хронологического периода, на них обрядовые церемонии совершались с большим или меньшим постоянством, так как именно эти места выделялись в традиционном религиозном сознании людей наибольшей сакральностью. Это характерно для главных святилищ Вайгача.

“Прародительским центром”, от которых “произошли” главные материковые святилища ненцев, считались святилища о-ва Вайгач. По преданию у Вэсако (фото 1) и Хадако (фото 17), двух главных идолов острова, было четыре сына, которые разошлись по ненецким тундрам. О них в своей книге “Самоеды мезенские” (1855 год) упоминает архимандрит Вениамин: “Нухегь, сын-идол, – небольшой утес на Вайгаче, Минисей – возвышение у Уральского хребта, Ялмал на западной стороне Обской губы и Козмин перелесок в Канинской тундре”.

Первыми путешественниками, оставившими в своих записках краткие сведения об устройстве святилищ Вай-

гача, описания религиозных обрядов самоедов на побережье Югорского п-ова и некоторых островах Баренцева и Карского морей, были англичане и голландцы, искавшие в XVI веке северо-восточный проход в Китай и Индию. Русские поморы не раз бывали на святилищах острова задолго до западноевропейских путешественников. С ними связаны и географические названия этих объектов: Болванская гора, Болванский Нос.

Средневековая история крайнего северо-востока Европы к настоящему времени изучена частично, на основе археологических данных. Археологические культуры, непосредственно предшествующие сложению современных северных народов, изучены недостаточно. Как показали исследования, в IV–XIII веках на крайний северо-восток Европы проникают новые поселенцы, приходящие с Нижней Оби и Ямала и приносившие с собой особенности своих культур. Этот процесс фиксируется по многочисленным аналогиям в керамике памятников второй половины I – начала II тысячелетия. Приток нового населения в целом определил облик средневековой культуры на крайнем северо-востоке Европейской России. В XII–XIV веках этот процесс завершается появлением самодийцев-ненцев, постепенно ассимилировавших аборигенное население.

Имеющиеся материалы по территории ненецких тундр позволяют предварительно констатировать, что для средневекового населения данного региона было характерно разреженное расселение небольшими коллективами. Никаких письменных сведений о духовной культуре предшественников ненцев мы не имеем. Получить некоторое представление об их религиозных представлениях и обрядах мы можем только на основе археологических материалов, частично ненецкой мифологии и мифологии народов, проживающих на сопредельной территории.

Древних насельников Европейского Севера и Ямала ненцы называют “сиртя” (сихиртя, сихирча). Их религия, видимо, была анимистической, характерной для родового общества: они одушевляли неживые предметы, стихийные силы природы. В их религии могли присутствовать черты шаманизма, тотемизма и конечно же промыслового культа. Как у охотничьего народа, преимущественное значение у них должен был иметь культ умиловления сил природы и сил, связанных с животным миром. О наличии этого культа свидетельствует большое количество костей животных на средневековых святилищах этого легендарного народа. Вполне возможно, что в пантеоне сиртя – охотников, рыболовов и морских зверобоев – присутствовали высшие духи, сверхъестественные существа, духи-хозяева и духи-покровители, которые отвечали за удачу в охоте, морском промысле.

Хозяйственно-производственную деятельность, весь уклад жизни средневековых насельников европейских тундр определяла вера в могущество сил природы и в возможность воздействия на них при помощи молений и жертвоприношений. В средневековых святилищах приносились вещевые и кровавые жертвы. Вещевые жертвоприношения состояли из различных металлических и костяных изделий (фото 3–5, 9, 11, 15, 18, 24). Большинство металлических предметов сделано из меди или ее сплавов, есть небольшое

количество изделий из серебра. Нередко встречаются различные железные изделия: ножи, наконечники стрел, различные орудия труда и т.п. Наверняка приносились в жертву духам и предметы из органических материалов – дерева, кожи, тканей, однако они, по понятным причинам, не сохранились. Для большинства предметов, особенно не прямого культового значения, характерна фрагментарность. Сложно сказать, сломались предметы в результате утилитарного использования или они повреждены намеренно. Однако если предметы сломаны намеренно, то это может говорить о существовании у сиртя обычая, известного у многих народов: “умерщвлять” предметы, предназначенные для потусторон-

Идолы сиртя стояли лицом в сторону юго-восточных румбов. К солярным культам традиционно относятся разнообразные металлические подвески круглой формы, находки которых нередки в средневековых святилищах. Ламартиньер, побывавший в середине XVII века на Нижней Печоре и арктических островах, описывает неких туземцев на Новой Земле, по внешнему описанию непохожих на ненцев, которые, опустившись “на колени на берегу моря”, поклонялись солнцу.

Характерной чертой ритуала в средневековых святилищах был жертвенный костер, почитание которого переплеталось с традициями первобытной охотничьей трапезы и с жертвой промысловых “первинок”, когда доля божества сжигалась.

286



СВЯТИЛИЩЕ ВЭСАКО (БОЛВАНСКИЙ НОС 1), IX–XIV, XVII – НАЧАЛО XX ВЕКА. О-В ВАЙГАЧ. МЫС ДЬЯКОНОВА. ВИДНЫ СЛЕДЫ РАСКОПА 1980-х ГОДОВ (АРХЕОЛОГ Л.П. ХЛОБЫСТИН). НА ВСТАВКЕ – КОСТИ ЖЕРТВЕННЫХ ОЛЕНЕЙ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД

него мира, ломать, чтобы они могли “дойти” до адресата жертвы. Исходя из преднамеренной порчи предметов можно с достаточной долей уверенности предположить, что эти жертвенные предметы предназначались для духов подземного мира, подобных, в частности, ненецкому Нга.

Деревянные антропоморфные изображения (идолы), принадлежавшие сиртя, до нашего времени не сохранились. Однако находка нижней части идола на святилище Хосейто 1 на о-ве Вайгач убеждает в существовании у сиртя религиозной скульптуры, подобной деревянным культовым изображениям у ненцев и обских угров. В “Повести о Стефане, епископе Пермском”, относящейся к XIV веку, упоминается о существовании деревянной антропоморфной скульптуры у древних пермян, северными соседями которых были “югра, печера... самаядь”: “Были у Перми кумиры различные, одни большие и малые, другие средние, а другие знаменитые и прославленные, много и других, которых никто не может сосчитать. Одним кумирам редко кто молился и плохую им честь воздавали, другие же многие не только ближние, но и дальние погосты почитали. Были у них некоторые кумиры, к которым издали приходили, – и за три дня, и за четыре, и за неделю пути, – с большим старанием подношения и подарки присылали”.

Археологические материалы дают основание утверждать, что у сиртя существовал культ почитания солнца.



СВЯТИЛИЩЕ ВЭСАКО (БОЛВАНСКИЙ НОС 1). ИДОЛ И ГОЛОВА ЖЕРТВЕННОГО ОЛЕНА НА ШЕСТЕ. ФОТО П.В. БОЯРСКОГО. МАКЭ, 2007 ГОД

Огонь также олицетворял и само божество – духа огня. О наличии культа огня и важной его роли в культовых действиях свидетельствуют остатки кострищ в святилищах, обгорелые сырые и кальцинированные кости жертвенных животных и птиц.

Жертвоприношения совершались, видимо, во время праздников, посвященных началу (окончанию) весенне-летнего сезона промысла морских зверей и охоты на

оленя. В течение года в святилищах различного ранга могли совершаться обряды, связанные с неординарными событиями в жизни социума и отдельных людей. В центре системы религиозных обрядов древних насельников региона находились ритуалы, посвященные, видимо, матери-земле, верховным духам, олицетворявшим небо и солнце, многочисленным духам – хозяевам мест. Всем жертвенным предметам, молитвам и действиям приписывалась способность изменять ход и развитие событий в благожелательном для человека и общества направлении.

Олень для северных народов не только представлял собой основное промысловое животное, но и был одним

оленя изготовлялись предметы вооружения, охоты и быта. Олень как жертвенное животное был, видимо, связан с промысловым и солярным культурами.

Одним из жертвенных животных у сиртя, видимо, была собака, кости которой встречаются в средневековых святилищах. Собака для сиртя была примерно тем же, чем является домашний олень для ненца. Собака, а вернее собачья упряжка, была, по мнению исследователей, главным транспортным средством сиртя, незаменимым помощником в охоте. Вопрос о наличии у донецкого населения оленьих упряжек остается спорным. В пользу того, что у них могла существовать оленья упряжка, говорят редкие находки костя-



из главных мифологических персонажей, воплощая в себе образ Вселенной. Судя по остеологическим остаткам, он был главным жертвенным животным на о-ве Вайгач (фото 1, 14). Кости оленя, как ведущего вида промысловой фауны, составляют значительную долю во всех средневековых святилищах не только острова, но и всего региона. Мясо оленя составляло основу рациона северных народов. Без меха оленя, из которого делалась одежда, обувь, покрышки для чумов, постели, жизнь в суровых условиях Севера была бы невозможной. Из костей и рогов



**СВЯТИЛИЩЕ БОЛВАНСКИЙ НОС 1. ФИГУРКА АНГЕЛА.
ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД**

ных блоков, идентифицируемых как детали упряжки, например на святилище Хосейто 1 (фото 9, 1).

У морских зверобоев сиртя, безусловно, священными были морские животные – различные виды китов и ластоногие, возможно рыбы. Морские животные давали мясо и жир для пищи, сало для светильников, шкуры для жилищ и одежды, жилы для ниток и тетивы луков, кости для изготовления жилищ, орудий труда, оружия, украшений, деталей упряжки и др. Их кости как свидетельство принесения в жертву встречаются на всех известных прибрежных средневековых памятниках от Вайгача (Хосейто 1) и до Ямала (Тиутей-Сале), которые связаны с автохтонным донецким населением. Видимо, в приморских святилищах сиртя жертвоприношения завершались магическими действиями с головами морских животных, как у оленеводов с головами оленей. Эти действия должны были способствовать од-

ной главной цели – заполучить и удержать добычу. Складывание костей морских животных в святилищах должно было способствовать воскрешению зверей и, таким образом, увеличению их поголовья, что, в свою очередь, обеспечивало жизнь людей.

Белый медведь, видимо, был одним из главных жертвенных животных у сиртя. Почитание белого медведя прослеживается у всех северных народов, населяющих приморские тундры Ледовитого океана. Ненцы, пришедшие на север из южных районов Сибири, восприняли культ белого медведя от аборигенного населения. Подтверждением этому служат сообщение Вениамина о “великом уважении” не-

ки, озера, моря, урочища, рощи, отдельно стоящие деревья и т.п. – имели своего духа-хозяина (ненец. – ерв). Духами могли стать и простые смертные люди, если они при жизни совершили какой-то подвиг. Вместилищем духа были идолы из камня, дерева и других материалов.

Древние охотники и рыболовы ощущали постоянную связь с природой и зависимость от нее и поэтому совершали различные жертвенные обряды, желая обеспечить себе защиту от “злых” сил природы. Исполнение многочисленных культовых обрядов сопровождало людей тундры во всем многообразии их жизни: рождение ребенка и смерть старика, охота и рыболовство, оленеводство, поход на войну, все



СВЯТИЛИЩА БОЛВАНСКИЙ НОС 1–3. О-В ВАЙГАЧ. МЫС ДЬЯКОНОВА. НАХОДКИ ИЗ МЕТАЛЛА IX–XIV ВЕКОВ. ФОТО М.И. ИВАНОВА. МАКЭ, 2000 ГОД



ПОС. ВАРНЕК, О-В ВАЙГАЧ. КОНЬКОВАЯ ПОДВЕСКА. СЛУЧАЙНАЯ НАХОДКА. ФОТО М.И. ИВАНОВА. МАКЭ, 2000 ГОД

нцев к белому медведю и описание связанного с ним обряда посмертного почитания.

Находки металлических орнитоморфных фигурок (фото 18, 5) и присутствие птичьих костей в культурном слое средневековых святилищ говорят о том, что у сиртя существовали какие-то религиозные воззрения, связанные с птицами (птица-душа, птица-медиатор и т.п.).

Безусловно, духовная культура сихиртя была неизмеримо богаче, однако даже для хотя бы частичного ее восстановления мы имеем пока крайне скудное количество данных.

В основе традиционных верований ненцев лежат анимистические представления – вера в духов, одушевление неживых предметов, природы. В них присутствует элемент несвободы, страха, суеверия в смысле признания своей слабости перед стихийными силами природы. В их религии сохранились черты шаманизма, тотемизма, промыслового культа.

Согласно верованиям ненцев, всякая местность, каждый человек, семья, род находятся под влиянием добрых или злых сил, связанных с духами-хозяевами, духами-покровителями, которые обитают везде – в воздухе и в воде, на земле и под землей. Каждый географический объект – гора, сопка, скальный останец, отдельный камень, ручьи, ре-

виды хозяйственной деятельности – все сопровождалось обрядами жертвоприношений духам. Жертвы должны были умиловить духов, чем человек обеспечивал себе успех в любом деле. Сам процесс жертвоприношения это своеобразная форма связи простых смертных с духами, населявшими всю вселенную. В религиозном сознании оленеводов все основные культы (промысловые, умиловительные, благодарственные и др.) определялись желанием поддерживать и развивать оленеводство и связанный с ним быт.

Главной формой выражения религиозного культа являлись жертвоприношения, сопровождавшиеся молитвами. Жертвоприношения являлись главным средством коммуникации между людьми и духами. Чтобы умиловить духов, от которых “зависела” вся жизнь северных кочевников, им необходимо было приносить регулярные жертвы. Адресатами жертв были духи неба, духи – хозяева угодий, зверей, птиц и рыб, духи – покровители различных социальных групп, духи подземного мира.

На основании полученного в результате исследования материала можно выделить три хронологических периода существования святилищ:

1. Рубеж эр – конец I тыс. н.э. Для этого времени характерны предметы, типичные для местного населения

и населения сопредельных территорий – Верхней Камы, Северного и Среднего Урала, севера Западной Сибири.

2. Конец I тыс. н.э. – XIV век. Для этого времени характерен не только местный материал и материал сопредельных территорий, но и масса изделий из Древней Руси, Волжской Булгарии, степной зоны, единичные вещи из Западной Европы и Арабского Востока. Первые два периода можно соотносить с существованием святилищ древних насельников, культура которых генетически связана с культурой преуральских и нижнеобских племен. Анализ находок со средне-

3. XVII – начало XX века – это ненецкий период существования святилищ, который представлен самым большим их количеством.

Святилища всех хронологических групп подразделяются на общественные и семейно-родовые, что свидетельствует о почитании двух групп божеств: духов – хозяев мест, а также семейно-родовых духов.

Святилища были маркерами окультуренного пространства на территории, где обитали наиболее влиятельные и могущественные духи, помогавшие дарителям жертв в промысловой и социальной сферах жизни. Здесь были представлены духи всей иерархической лестницы, всех трех



СВЯТИЛИЩЕ БОЛВАНСКИЙ НОС 3. НАХОДКИ: 1 – БУБЕНЧИК; 2 – БУСИНА. ФОТО АВТОРА И М.И. ИВАНОВА. МАКЭ, 2000 ГОД

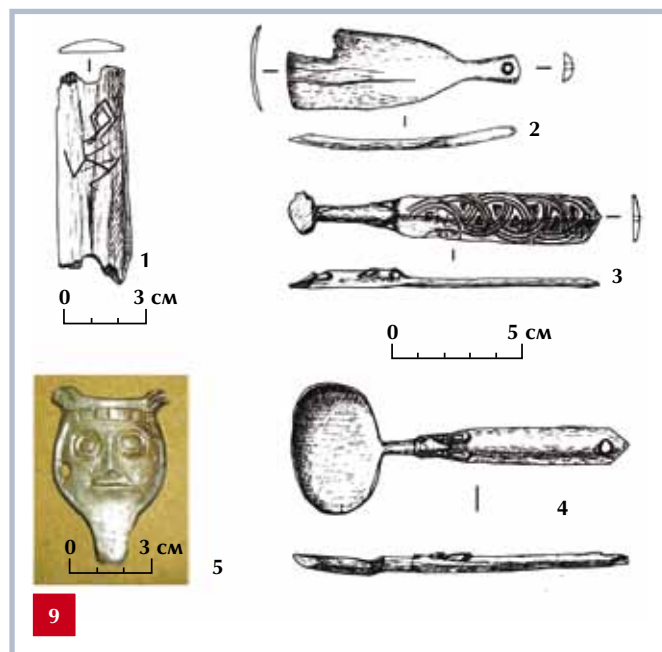


СВЯТИЛИЩЕ ХОСЕЙТО 1, X–XIV ВЕКА. О-В ВАЙГАЧ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ БОЛВАНСКИЙ НОС 1. ПЕЩЕРА. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД

вековых святилищ говорит о том, что они относятся к группе памятников субарктического типа, известных в Большеземельской тундре (Хэбидя Пэдара, Кобылиха, Гнилка, Сиера-Мыльк) и датируемых X–XIV веками, материалы которых имеют большое сходство с тиутейсалинской археологической культурой III–IV – X–XI веков.



СВЯТИЛИЩЕ ХОСЕЙТО 1. О-В ВАЙГАЧ. НАХОДКИ: 1 – ДЕТАЛЬ УПРЯЖИ С АНТРОПОМОРФНОЙ ГРАВИРОВКОЙ; 2–4 – ЛОЖКИ КОСТЯНЫЕ; 5 – ЛИЧИНА, БЕЛАЯ БРОНЗА. ФОТО АВТОРА, РИС. Н.Н. ФРИЗИНА. МАКЭ, 2000 ГОД

ярусов вселенной – от демиургов Нум’а и Нга до хозяев определенных географических объектов. Об этом свидетельствуют жертвенные обряды, проходившие на святилищах: верхним духам жертвы “возносили вверх”, сжигая на кострах, развешивая на шестах и оленьих рогах; жертвы нижним духам складывали на землю или закапывали, бросали в расщелины, пещеры и провалы. Наличие отверстий в земле на территории святилища говорит о его принадлежности хозяевам и духам нижнего мира, святилища верхним духам размещались на возвышенностях или возле скальных выходов.

Обряды, которые совершались в святилищах разных рангов – семейно-родовых и общественных, – можно

Наиболее развитыми и пронизывающими все остальные культы у ненцев были культы предков и духов – хозяев мест, выразившиеся в почитании разнообразных хэээ. В святилищах они были представлены антропоморфными (фото 2, 12, 13, 22), зооморфными деревянными и каменными сядэями (фото 17). Культовая скульптура ненецких святилищ, имея некоторые особенности, развивалась в тесном контакте с традициями соседних финно-угорских народов. Иконография ненецкой антропоморфной скульптуры святилищ Вайгача связана с древнеуральской традицией, представленной идолами уральских торфяников, а позднее культовой скульптурой



СВЯТИЛИЩЕ БОЛЬШАЯ БОЛВАНСКАЯ ГОРА, XVIII – НАЧАЛО XX ВЕКА. О-В ВАЙГАЧ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ БОЛЬШАЯ БОЛВАНСКАЯ ГОРА. НАХОДКИ:
 1 – СКОБА ЖЕЛЕЗНАЯ; 2 – ФРАГМЕНТ МЕДНОГО БУБЕНЧИКА;
 3 – БЛЯХА ЖЕЛЕЗНАЯ; 4 – ОЧАЖНОГО КРЮКА ФРАГМЕНТ, ЖЕЛЕЗО; 5–7 – РУЖЕЙНЫХ СТВОЛОВ ФРАГМЕНТЫ, ЖЕЛЕЗО;
 8 – СВЕРЛО ЖЕЛЕЗНОЕ; 9–11 – ДЕТАЛИ РУЖЕЙНЫХ ЗАМКОВ, ЖЕЛЕЗО; 12 – КОЛПАЧОК ОТ ТЮБИКА КРАСКИ; 13 – ГВОЗДЯ КОВАНОВОГО ФРАГМЕНТ, ЖЕЛЕЗО; 14 – ЗВЕНЬЯ ЦЕПОЧКИ, БРОНЗА; 15 – МОНЕТА В 2 КОПЕЙКИ 1855 ГОДА.
 ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ МАЛАЯ БОЛВАНСКАЯ ГОРА. О-В ВАЙГАЧ. АНТРОПОМОРФНЫЙ ДЕРЕВЯННЫЙ ИДОЛ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД

разделить на индивидуальные, семейно-родовые и общественные.

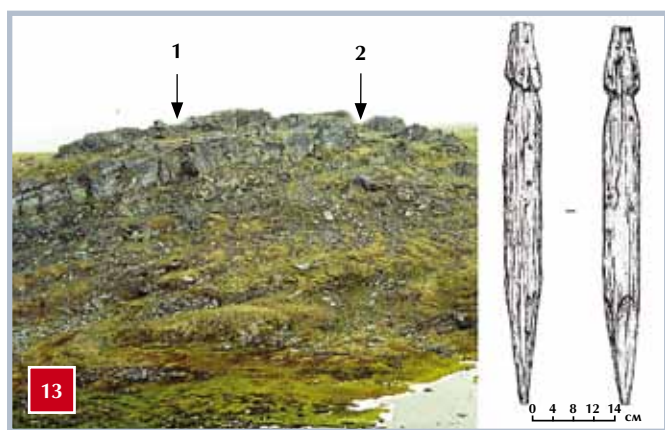
По материалам святилищ всех хронологических периодов достаточно хорошо прослеживается наличие культа духов – хозяев мест и связанных с ним промысловых культов, культа предков, культа солнца и огня, культа неба, а также культа земли-матери (матери-природы). С культами неба, земли-матери, духов – хозяев мест органически связан культ гор и камней.

обских угров и легендарных сиртя. Чертами этой древней традиции являются: плоская и круглая форма скульптуры; остроголовость; многоликость; трактовка личин крупными срезами, когда щеки и глаза передаются одной плоскостью; показ деталей деревянной скульптуры вставками из другого материала. Прimitивность идолов не говорит о неумении ненцев изготавливать более “высокохудожественные” изделия (каждый ненецкий мужчина виртуозно владеет ножом и может изготавливать какой угодно сложности деревянные изделия), она свидетельствует об устойчивости и древности канонов, по которым изготовлена культовая скульптура.

Основными жертвенными животными во все хронологические периоды были северный олень, белый медведь и морские млекопитающие (с преобладанием оленя), что говорит о важной роли этих животных в хозяйственно-экономической жизни аборигенов и ненцев.

После христианизации ненцев некоторые святилища высшего ранга были уничтожены, на других обряды постепенно затухали.

В XX веке в главных святилищах острова религиозные обряды совершались sporadически и не массово, а возобновление очень редкой культовой деятельности отмечается с 1980-х годов.



СВЯТИЛИЩЕ ГОРА ИДОЛОВ, XVIII – НАЧАЛО XX ВЕКА. О-В ВАЙГАЧ. НА ВРЕЗКЕ – ДЕРЕВЯННЫЙ ИДОЛ СО СВЯТИЛИЩА ГОРЫ. РИС. МАКЭ, 1987 ГОД; ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ ГОРА ИДОЛОВ. КОСТИ ЖЕРТВЕННЫХ ОЛЕНЕЙ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ ГОРА ИДОЛОВ. НАХОДКИ: 1–5 – ЗВЕНЬЯ ЦЕПОЧКИ, БРОНЗА; 7 – МЕДНОЕ КОЛЬЦО; 6, 8–12 – ПУГОВИЦЫ УНИФОРМЕННЫЕ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА; 13, 14 – КОЛОКОЛЬЧИКИ ЖЕЛЕЗНЫЕ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД

Формы культа выражались кровавыми (ненец. – хан) и бескровными (ненец. – хангор) жертвоприношениями, которые сопровождалась вербальными (обращения к духам, рассказывание мифов, легенд и т.п.) и акциональными (убиение жертвенного животного, возложение жертв, ритуальные танцы, спортивные состязания и т.п.) действиями.

Святилища являются памятниками духовной культуры народов, которые на протяжении тысячелетий населяли Европейский Север России. Священные места были маркерами территории семьи, рода, племени, а общенародные святилища играли важную консолидирующую роль в жизни этноса. Нарушение территории границы

культового места чужаками, а тем более осквернение или разгром его могли привести, как считалось и считается до сих пор в некоторых тундрах, к катастрофическим последствиям для семьи, рода, племени. Вот почему ненцы и другие северные народы до сих пор ревностно относятся к своим святыням. Священная забота о "кормлении" и сбережении родовых святынь, глубокая вера в обратное благотворное влияние почитаемых духов на жизнь и благополучие родового коллектива явились питательной средой для обеспечения долговечности древних культовых мест и укрепления в традиции обрядовых действий, с ними связанных.

ним Севером и другими землями в разные исторические эпохи. Например, значительные по количеству древнерусских вещей средневекового времени археологические коллекции со святилищ позволяют сделать вывод о наличии в XI–XIV веках тесных экономических отношений между крайним северо-востоком Европы и Русью, причем не эпизодических, а регулярных. Это подтверждается летописными источниками и сообщениями иностранных путешественников. В этот же период сформировалась сеть промысловых, торговых и даннических путей, а также система опорных пунктов для обеспечения успешного функционирования этих путей.

292



СТОЙБИЩЕ НЕНЦКИХ ОЛЕНЕВОДОВ В РАЙОНЕ СВЯТИЛИЩА ГОРА ИДОЛОВ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ ХАДАКО (МАЛЫЙ БОЛВАНСКИЙ НОС), X–XIII, XIX–XX ВЕКА. О-В ВАЙГАЧ. МЫС МАЛЫЙ БОЛВАНСКИЙ НОС. НАХОДКИ: 1 – НАКОНЕЧНИК СРЕЛЫ, БРОНЗА (КОНЕЦ I ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ ДО Н.Э.); 2 – ПЛОСКАЯ КОНЬКОВАЯ ПОДВЕСКА, БРОНЗА (VI–VIII ВЕКА); 3 – КРЕСТОВИДНАЯ БЛЯШКА, БРОНЗА (X–XIII ВЕКА); 4 – СЕРЬГА, СЕРЕБРО (XII–XIII ВЕКА); 5 – ОРНИТОМОРФНАЯ ФИГУРКА С ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЛИЧИНОЙ, МЕДЬ (I ТЫСЯЧЕЛЕТИЕ Н.Э.). ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ ХАДАКО (МАЛЫЙ БОЛВАНСКИЙ НОС). О-В ВАЙГАЧ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2000 ГОД

Изучение культовых памятников Севера России обусловлено необходимостью использования выявленных здесь древностей для освещения верований коренного населения. Вещественные источники имеют большое значение для реконструкции жизнедеятельности древних народов в бесписьменный период их истории, который закончился у коренных народов Севера только в XX веке. Материалы святилищ дают возможность изучать не только религиозные воззрения коренного населения Севера, но и экономические взаимоотношения между Край-



СВЯТИЛИЩЕ БАБЬЕ МОРЕ. БЕРЕГ БЕЛОГО МОЯ. АВТОР У ОДНОГО ИЗ СЕЙДОВ. ФОТО В.В. ТЕПЛЯКОВА. МАКЭ, 1999 ГОД

Морская арктическая комплексная экспедиция (МАКЭ) под руководством П.В. Боярского приступила к изучению святилищ в 1986 году, при начале работ на о-ве Вайгач. В 1998 году сотрудниками МАКЭ был разработан проект "Свод святилищ и сакральных мест коренных народов Севера". В качестве модельной территории для создания свода был выбран о-в Вайгач. Однако исследования святилищ выполнялись и на других территориях: были открыты и исследованы святилища различных эпох на Соловецком архипелаге, на берегах и островах Белого моря, в Малоземельской тундре и на Нижней Печоре в районе Пустозёрского городка.

Неоценимым вкладом в изучение священных мест и религиозной обрядности ненцев являются труды Л.В. Хомич.

В наше время над проблематикой святилищ народов Севера работают П.В. Боярский, А.В. Головнёв, М.А. Зенько, Л.А. Лар, Н.В. Фёдорова, Г.П. Харючи и другие исследователи.

Святилища коренных народов Севера являются важнейшим фактором сохранения и развития их духовного наследия, культуры и традиционного образа жизни, поэтому крайне необходимо продолжать поиск, изучение и сохранение.



СОПКА БОЛВАНСКАЯ СОРВАНСКАЯ. МАЛОЗЕМЕЛЬСКАЯ ТУНДРА. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2006 ГОД



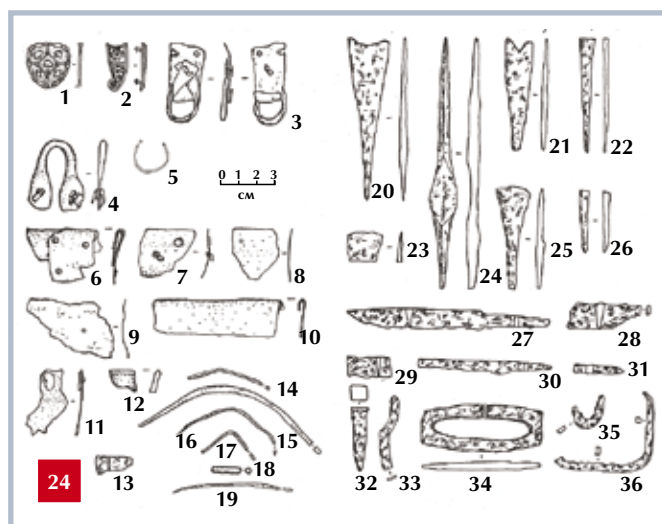
ЖЕРТВЕННОЕ МЕСТО X–XIV ВЕКОВ (СВЯТИЛИЩЕ КОБЫЛИХА). ГОРОДЕЦКОЕ ОЗ. БЕРЕГ ЗАЛИВА КОБЫЛИХА. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2001 ГОД



СОПКА СИЕРА-МЫЛЬК. БОЛЬШЕЗЕМЕЛЬСКАЯ ТУНДРА. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2004 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ ХЭБИДЯ ТЭН. НИЖНЯЯ ПЕЧОРА. ГОРОДЕЦКОЕ ОЗ. МЫС ВИСЕЛИЧНЫЙ. ФОТО АВТОРА. МАКЭ, 2001 ГОД



СВЯТИЛИЩЕ КОБЫЛИХА. НАХОДКИ: 1 – ПОЯСНАЯ БЛЯШКА, СЕРЕБРО С ПОЗОЛОТОЙ (АЛАНЫ); 2 – РЕМЕННОЙ НАКОНЕЧНИК, БРОНЗА; 3, 4, 6–19 – ФРАГМЕНТЫ МЕДНЫХ КОТЛОВ; 5 – ПРОВОЛОЧНОЕ ВИСОЧНОЕ КОЛЬЦО, СЕРЕБРО; 20–26 – НАКОНЕЧНИКИ СТРЕЛ И ИХ ФРАГМЕНТЫ, ЖЕЛЕЗО; 27–31 – НОЖИ И ИХ ФРАГМЕНТЫ, ЖЕЛЕЗО; 32–33 – ПРОБОЙНИК, ЖЕЛЕЗО; 34–36 – КРЕСАЛО, ЖЕЛЕЗО. РИС. Н.Н. ФРИЗИНА. МАКЭ, 2001 ГОД



VI раздел

РАЦИОНАЛЬНОЕ ПРИРОДО- ПОЛЬЗОВАНИЕ И ЭКОНО- МИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ АРКТИКИ



АКТУАЛЬНЫЕ ЗАДАЧИ НАУЧНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ОСВОЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ



**Владимир Трофимович
Калинников**

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОЛЬСКОГО НАУЧНОГО
ЦЕНТРА РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК,
ЧЛЕН ПРЕЗИДИУМА РАН, АКАДЕМИК РАН



**Анатолий Николаевич
Виноградов**

ГЛАВНЫЙ УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ КОЛЬСКОГО
НАУЧНОГО ЦЕНТРА РОССИЙСКОЙ
АКАДЕМИИ НАУК, КАНДИДАТ ГЕОЛОГО-
МИНЕРАЛОГИЧЕСКИХ НАУК

ОПТИМАЛЬНЫМ ПУТЕМ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ НА СОВРЕМЕННОМ ИСТОРИЧЕСКОМ ЭТАПЕ МОЖНО ПРИЗНАТЬ ТОЛЬКО РЕСУРСНО-ИННОВАЦИОННЫЙ СЦЕНАРИЙ, ПРЕДПОЛАГАЮЩИЙ ОСВОЕНИЕ МЕСТОРОЖДЕНИЙ УГЛЕВОДОРОДОВ И СТРАТЕГИЧЕСКОГО МИНЕРАЛЬНОГО СЫРЬЯ С ОДНОВРЕМЕННЫМ РАСШИРЕННЫМ ВОСПРОИЗВОДСТВОМ ВСЕХ ВИДОВ КАПИТАЛА, ВКЛЮЧАЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ.

ЧТОБЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ ВОЗРОСШИМ ТРЕБОВАНИЯМ НА НОВОЙ СТАДИИ ОСВОЕНИЯ И РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ, ПОТРЕБУЕТСЯ, НЕСОМНЕННО, МНОГОКРАТНО ПОДНЯТЬ РОЛЬ КОМПЛЕКСНЫХ ФУНДАМЕНТАЛЬНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО РЯДУ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ АРКТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ.

НОВАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА ПОДВЕЛА ЧЕРТУ ПОД НЕ ОПРАВДАВШЕЙ СЕБЯ СТРАТЕГИЕЙ ЦЕЛЕНАПРАВЛЕННОЙ ДЕПОПУЛЯЦИИ КРАЙНЕГО СЕВЕРА В ГОДЫ ПЕРЕХОДНОЙ ЭКОНОМИКИ И НАМЕТИЛА ПОЗИТИВНЫЕ ОРИЕНТИРЫ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО И КУЛЬТУРНОГО РАЗВИТИЯ НА ОСНОВЕ НАУЧНО ОБОСНОВАННЫХ МЕХАНИЗМОВ ПОСТУПАТЕЛЬНОГО И НЕУКЛОННОГО ОБЖИВАНИЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ.

геоэкономическое позиционирование и перспективы социально-экономического развития Севера и Арктики России базируются на двух основополагающих принципах:

- **глобальности** – Российский Север и Арктика являются составной частью мирового Севера и Арктики, и все процессы в этом макрорегионе находятся под влиянием мировых тенденций и расстановки действующих здесь сил;
- **суверенности** – Российский Север и Арктика являются важнейшей частью национальной социально-экономической системы и играют существенную роль в обеспечении национальных интересов и национальной безопасности Российской Федерации.

Специфика или особый режим социально-экономического развития Арктической зоны России (АЗР)¹ обусловлены теснейшей связью региона с Северным Ледовитым океаном (СЛО), с морским транспортом, с надежным функционированием Северного морского пути (СМП) и трансарктических авиационных линий. Большинство населенных пунктов в этом регионе расположено на побережье арктических морей или в непосредственной близости от него. При долгосрочном прогнозировании социально-экономического развития АЗР необходимо учитывать тренды вариаций климата в Арктике, поскольку его потепление может привести к сдвигу хозяйственной деятельности в шельфовую зону арктических морей и усилению роли морского транспортно-фактора в экономике, а возврат к климатическим параметрам “холодного” цикла в значительной мере ограничит экономический потенциал морского сектора.

Экономический потенциал АЗР определяется наличием на Арктическом шельфе 87,5% начальных суммарных ресурсов (НСР) углеводородов (УВ), выявленных в недрах морей Российской Федерации². В пересчете на нефтяной эквивалент ресурсы оцениваются в 136 млрд т, в том числе извлекаемых запасов – 100 млрд т (в стоимостном выражении при цене 100 долларов за баррель нефти это более 62 трлн долларов). 77% разведанных ресурсов сосредоточено в Западно-Арктической нефтегазоносной провинции (Баренцево и Карское море). Столь высокий уровень прогнозных ресурсов стал возможен благодаря 60-летним целенаправленным исследованиям на основе государственных программ, в результате которых вся прибрежная зона и острова АЗР (более 1,5 млн кв. км) были покрыты геологической съемкой масштаба 1 : 1 000 000. Кроме того, для выяснения глубинного строения и выявления потенциально нефтегазоносных структур в акватории СЛО было составлено более 2 млн км аэромагнитных профилей, произведено 380 тыс. измерений гравитационного поля, на плавучих ледовых станциях “Северный полюс” и с экспедиционных судов выполнено 35 тыс. км профильных и площадных сейсмических зондирований дна. На сегодняшний день Россия обладает самой

большой в мире информационной базой по геологии и геофизике СЛО. К этому перечню надо добавить также изданные РАН в 1999–2004 годах российско-американские океанографические и климатические атласы арктических морей, в которых обобщены 200-летние массивы данных, на основе которых можно выявлять и достаточно надежно оценивать современные климатические тренды Западной Арктики³.

К 2000 году на шельфе Западной Арктики было открыто 16 месторождений, включая уникальные газоконденсатные Штокмановское, Ленинградское и Русановское с суммарными ресурсами газа свыше 10 трлн куб. м. В последнее десятилетие в Обской и Тазовской губах ООО “Газфлот” (ОАО “Газпром”) проведен значительный объем сейсморазведки 2D–3D и пробурено 27 скважин, что обеспечило прирост запасов газа более чем 1,2 трлн куб. м. Вместе с тем по степени изученности и освоенности Арктического шельфа Россия значительно уступает другим странам. На меньших по площади зарубежных нефтегазоносных провинциях открыто гораздо большее количество месторождений. В частности, на норвежском шельфе открыто 89 месторождений, из которых на 70 ведется нефтегазодобыча. По прогнозам ВНИИокеанологии, в Баренцево-Карской провинции возможно открытие еще не менее 110 крупных месторождений УВ, в том числе трех гигантских (одного из них – на Своде Федынского, в пределах бывшей спорной акватории, поделенной примерно поровну между Россией и Норвегией на основе Мурманского договора от 15 сентября 2010 года). Суммарные прогнозные ресурсы УВ в АЗР заведомо превышают 100 млрд т в пересчете на нефтяной эквивалент, и их освоение в XXI веке может стать магистральной линией для устойчивого социально-экономического развития и арктических территорий, и России в целом.

Изменение представлений о ресурсном потенциале Арктики на грани тысячелетий привело к тому, что две крупнейшие приарктические державы – Россия и США – практически одновременно осуществили пересмотр своих национальных стратегий в отношении арктических пространств: 18 сентября 2008 года Президент РФ утвердил “Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу” (“Основы-2008”), а 9 января 2009 года Президент США подписал программный документ “Стратегия действий США в Арктике”. С позиций долгосрочного планирования научной деятельности представляется особо важным следующая общая черта указанных концептуальных документов: в них подчеркнута, что рациональное управление природопользованием в Арктике возможно только на основе комплексного междисциплинарного подхода, сочетающего важнейшие принципы “ноосферной” концепции освоения Севера и концепции “больших морских систем”. Оба эти направления успешно развиваются в РАН^{4,5}, но, чтобы

1. Селин В.С., Васильев В.В., Широкова Л.Н. Российская Арктика: география, экономика, районирование. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2011.

2. Селин В.С., Цукерман В.А., Виноградов А.Н. Экономические условия и инновационные возможности освоения углеводородного сырья арктического шельфа. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2008.

3. Climatic atlas of the Arctic Seas. Silver Springs (MD), 2004.

4. Комплексные исследования больших морских экосистем России / отв. ред. Г.Г. Матишов. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2011.

5. Формирование основ современной стратегии природопользования в Евро-Арктическом регионе / гл. ред. В.Т. Калинин, отв. ред. А.Н. Виноградов. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2005.

соответствовать возросшим требованиям на новой стадии обживания полярной шапки планеты, потребуются, несомненно, многократно поднять роль комплексных фундаментальных исследований по ряду приоритетных направлений арктической стратегии.

В качестве главной цели освоения АЗР в “Основах-2008” указано расширение ее сырьевой базы для обеспечения потребности России в нефти и газе, водных биологических ресурсах и других видах стратегического сырья. Можно сказать, что в этом нет ничего нового – в течение всего XX века Арктику “покоряли” ради ее природных богатств. Принципиальное отличие новой российской арктической политики состоит в том, что на первый план выдвинулось не изъятие ресурсов, а обеспечение защиты природной среды Арктики в условиях возрастающей экономической активности. По сути, такой подход подразумевает курс на “обживание” территории с формированием на ней единого информационного пространства и таких систем жизнеобеспечения и производственной деятельности, которые гарантируют уровни безопасности и качества жизни населения в природно-климатических условиях Арктики, соизмеримые с другими регионами страны.

По мнению СОПС (ФГБНИУ “Совет по изучению производительных сил”) и РАН⁶, оптимальным путем развития АЗР на современном историческом этапе можно признать только **ресурсно-инновационный сценарий**, предполагающий освоение месторождений УВ и стратегического минерального сырья с одновременным расширенным воспроизводством всех видов капитала, включая человеческий. Этот сценарий требует запуска инновационных процессов на полную мощность для создания и внедрения в практику адаптированных к арктическим условиям высоких технологий во всех секторах природопользования, в том числе и в сфере обеспечения для жителей Севера нормальных и комфортных условий жизнедеятельности. Стоит заметить, что именно такой сценарий был реализован в конце XX века Норвегией, что позволило ей за счет разумной эксплуатации шельфовых месторождений обеспечить своему народу одно из первых мест в мире по показателям качества жизни.

Ресурсно-инновационный сценарий дает возможность в разумные сроки достичь тех приоритетных целей, что декларированы в “Основах-2008”. Примерами региональных сценариев такого типа могли бы служить разработанные институтами РАН проекты стратегий социально-экономического развития Сибири до 2020 года и Мурманской области до 2025 года. В сибирской стратегии⁷, в частности, показано, что при рациональном развитии нефтегазового комплекса арктического побережья Западной Сибири можно довести к 2020 году добычу газа до 692 млрд куб. м. При этом при общих затратах на уровне 41 трлн рублей только налоговые поступления в бюджеты всех уровней составят не менее 46 трлн рублей. В стратегии развития

северо-запада России^{8,9} ключевая роль отводится созданию инновационных производств стратегических материалов, определяющих общенациональный потенциал для реализации прорывных технологий в энергетике, электронике, nanoиндустрии, а также в производстве конструкционных материалов для арктических инженерно-технических сооружений. Примером таких развивающихся сценариев могла бы служить программа создания Кольского химико-технологического комплекса, открывающая возможность принципиально изменить структуру промышленного сектора экономики региона и увеличить в составе экспортируемых из региона товаров долю высокотехнологичной и наукоемкой продукции на основе самых дефицитных и востребованных в настоящее время редких металлов.

Научный задел в области изучения ресурсного потенциала и развития методов перспективного планирования пространственного развития территорий достаточен для осуществления национальных целей, определенных “Основами-2008”, однако на пути к воплощению научных рекомендаций в практику существует множество препятствий объективного и организационного порядка¹⁰.

Технические средства, которыми Россия располагает в настоящее время для проведения научных исследований в акватории СЛО, явно недостаточны для опережающей проработки сложных проблем, связанных с оценкой ресурсного потенциала и разработкой инновационных технологий для освоения сырьевых ресурсов без нанесения непоправимого ущерба природной среде. Так, в Российской национальной системе космического мониторинга природной среды и освещения обстановки в Мировом океане отсутствует арктический сегмент. У России до сих пор нет ни одного исследовательского ледокола, и в ближайшей перспективе их создание не запланировано (в противоположность ЕС, Норвегии и Китаю, в которых на 2014–2016 годы исследовательский флот пополнится вторым поколением ледоколов для научных работ в Арктике). Геофизический флот России (12 судов постройки 70–80-х годов XX века) уступает в оснащенности набортным оборудованием современным судам ЕС и в последние годы не получает заказов от государства или частных корпораций на работы в российских акваториях¹¹.

Стационарные донные системы для мониторинга морского дна и контроля гидрографической обстановки в северных морях на два-три порядка отстают по чувствительности и разрешающей способности от британских и норвежских оптоволоконных сетей, введенных в промышленную эксплуатацию на западном фланге Арктического бассейна и в Северной Атлантике в 2009 году. Созданная ЕС и США на архипелаге Шпицберген, на побережье Норвегии

6. Север и Арктика в пространственном развитии России : научно-аналитический доклад. Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 2010.

7. Оптимизация территориальных систем. Новосибирск: Изд. ИЭОПП СО РАН. 2010.

8. Стратегические перспективы социально-экономического развития Мурманской области / науч. ред. В.Т. Калинин. М.: Экономика, 2009.

9. Особенности и сценарии социально-экономического развития современного Севера России / под ред. Т.П. Скуфиной. М.: Экономика, 2010.

10. О состоянии и проблемах в законодательном обеспечении реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу : ежегодный доклад – 2010. М.: Изд. Совета Федерации РФ, 2011.

11. Богдавленский В.И. Углеводородные богатства Арктики и российский геофизический флот: состояние и перспективы // Морской сборник. 2010. №9. С. 53–62.

и Аляски наземная инфраструктура для мониторинга геофизической среды и активного воздействия на нее превосходит российские аналоги, и ее работа в экспериментальных режимах не может с достаточной полнотой и надежностью отслеживаться существующими в Арктике российскими комплексами пассивного контроля геофизических процессов.

Отставание в развитии техники для морских работ предопределяет риск проигрыша в конкурентной борьбе за достойное место на мировом рынке энергетических ресурсов и создает угрозу срыва принятых в 2009–2010 годах планов социально-экономического развития российской части Евро-Арктического региона. Ратификация в 2011 году договора с Норвегией о разграничении морских пространств в Баренцевом море открыла обеим странам путь к освоению месторождений нефти и газа в самой легкодоступной части Арктического шельфа – в незамерзающей акватории с малыми и средними глубинами моря на удалении всего 150–200 км от промышленных центров на Мурманском и Финмаркском побережьях Баренцева моря. В 80-е годы прошлого столетия советскими геофизиками здесь были выявлены прогнозные ресурсы УВ, превышающие 7 млрд т н.э. Это существенно больше, чем суммарные запасы Штокмановского и Приразломного месторождений УВ, расположенных в ледовых акваториях на удалении 600–700 км от ближайших портовых терминалов.

Очевидно, что эксплуатация месторождений в западном секторе Баренцевоморского шельфа будет более рентабельной, чем в замерзающей на полгода восточной части этого промыслового бассейна. Исходя из этого, в национальных интересах было бы целесообразно ускорить разведку и освоение нефтегазовых полей бывшей спорной зоны. Именно так поступила Норвегия, парламент которой немедленно вслед за ратификацией договора с Россией дал разрешение своим корпорациям на проведение разведочных работ на отошедшем к стране участке шельфа. Уже через два месяца после начала работ появились сообщения о подтверждении бурением наличия нефти на выделенной по геофизическим данным перспективной структуре! В самой северной провинции Норвегии – Финмарке – незамедлительно начаты работы по формированию вблизи портового города Киркенеса мощного нефтяного терминала и береговой логистической базы для обслуживания морских промыслов. Согласно принятым планам через три-четыре года в приграничном районе начнется промышленная добыча УВ в таких объемах, которые компенсируют спад добычи на старых месторождениях Северного моря. Если это произойдет, то на энергетическом рынке Европы не возникнет та ниша, на которую ориентировалась Россия в расчете на естественное истощение норвежских морских промыслов. Вследствие этого инвестиционная привлекательность ключевого для СЗФО РФ штокмановского мегапроекта и ряда менее масштабных программ освоения месторождений УВ Печорского и Карского морей резко снизится, а сроки их реализации сместятся за пределы 2020 года. Соответственно, затормозится развитие объектов береговой и логистической инфраструктуры, за счет которых в принятых северными регионами планах развития предполагалось обеспечить создание нескольких тысяч рабочих мест для молодежи.

Для противодействия негативному сценарию развития экономической ситуации было бы целесообразно вернуть в российские воды разведочный флот ОАО “Севнефтеморгеофизика” и поручить ему выполнение приоритетного государственного заказа – ускоренной разведки месторождений углеводородов в российской части Свода Федынского. При успехе разведочных работ (сомневаться в котором не приходится!) большая часть научно-технического и кадрового “задела”, накопленного в СЗФО РФ на первых фазах реализации штокмановского проекта, окажется востребованной, что будет способствовать стабилизации социально-экономической обстановки в северных областях европейской части России.

Естественно, успешная разведка и оценка запасов УВ в бывшей “серой” зоне должна одновременно дополняться столь же ускоренным восполнением пробелов в океанографической базе данных по этой акватории, более 40 лет находившейся вне сферы активного научного изучения из-за нерешенности проблем ее правового статуса. Для решения столь актуальной задачи в сжатые сроки необходимо объединить усилия исследовательских флотов РАН, Минприроды России и Росгидромета. Организационно это можно было бы сделать путем оперативного включения в Федеральную целевую программу “Мировой океан” дополнительного задания по изучению океанологической и экологической обстановки, геодинамического режима и геомеханических условий в подлежащем освоению секторе Баренцева моря. Без углубленного и комплексного исследования природной среды шельфа приступать к строительству морских промыслов на Арктическом шельфе очень рискованно, поскольку здесь природа заготовила человечеству очередную вызов, с которым ему не приходилось сталкиваться за пределами Арктики.

Как выяснилось в последние годы, представления о масштабах развития газогидратов в осадочных покровах дна арктических морей подлежат коренному пересмотру: установлено широкое распространение слоев мерзлых газонасыщенных пород в верхних горизонтах осадочного чехла дна Баренцева и Карского морей, зафиксированы мощные выбросы метана в толщу вод в Печорском море и море Лаптевых. Этот неизвестный ранее фактор может существенно усложнить инженерно-технические условия строительства подводных сооружений на Арктическом шельфе, поскольку резко увеличивает вероятность взрывных выбросов газов, подобных тем, что имели место на суше при освоении Тазовского, Бованенковского и Кумжинского газовых месторождений. В море тяжесть последствий от подобных явлений неизмеримо возрастает, о чем красноречиво свидетельствует катастрофа в Мексиканском заливе, спровоцированная в 2010 году компанией “Бритиш Петролеум” при разбурировании глубинного месторождения Макдонадо с морской платформы Deepwater Horizon. Ущерб от взрыва и выбросов нефти превысил 30 млрд долларов. В арктических условиях масштабы потерь при аналогичных событиях будут еще выше вследствие негативного влияния сейсмостресса на рыбопродуктивность северных морей, невозполнимых нарушений биоэкоценозов и более высокой стоимости технических мероприятий по ликвидации последствий аварии.

Учитывая возрастающие масштабы экологического ущерба на начальных этапах освоения крупных и суперкрупных месторождений газа на шельфе и арктическом побережье, целесообразно уже сейчас озаботиться подготовкой правовых и технических мер профилактики техногенных катастроф на шельфе. В числе первоочередных мер в этом направлении необходимо обеспечить ускорение работ по созданию отечественных волоконно-оптических геофизических комплексов и сетевых систем для выявления и непрерывного пространственно-временного контроля в режиме 4D–4C опасных геодинамических процессов в районах проведения разведочных работ на УВ и эксплуатации морских промыслов.

Без преодоления отставания в развитии мониторинговых сетей для дистанционного контроля природно-технических систем в Арктике Россия рискует потерять роль мирового лидера в освоении северных территорий. В настоящее время началось формирование инфраструктуры глобальной системы дистанционного мониторинга природной среды (ГСДМ). Норвегия в начале 2000-х годов создала в Западной Арктике наиболее совершенную из существующих в мире систему космического мониторинга приполярных шапок Земли, а с 2009 года в кооперации с ЕС активно приступила к созданию шпицбергенского сегмента ГСДМ, инфраструктура которого оценивается в 40 млн евро. В России усилиями РАН и Роскосмоса в 2002–2006 годах были разработаны и согласованы с регионами основы построения системы космического мониторинга “Север”, но из-за недостатка средств проект не был осуществлен в намеченные сроки, и среди приарктических государств Россия осталась единственной страной, не имеющей собственных технических средств для космического мониторинга состояния природной среды в своем секторе Арктики.

В 2009 году Правительством Российской Федерации была поддержана инициатива РАН по созданию на архипелаге Шпицберген Российского национального научно-го центра для проведения комплексных высокоширотных фундаментальных и прикладных исследований, обеспечивающих создание эффективных методов прогнозирования и профилактики рисков для жизни и хозяйственной деятельности в Арктике. В частности, здесь предполагалось развернуть медико-биологические исследования по оценке влияния специфических гелиогеофизических факторов авроральной зоны Арктики на здоровье людей, привлекаемых для работы в Заполярье из среднеширотных и южных регионов¹². В XX веке численность такого рода “иммигрантов” достигла в циркумполярном поясе 2 млн человек, а в XXI веке ожидается увеличение притока на порядок. В свете этих прогнозов актуальной становится выработка методов диагностики аврорально-чувствительных людей, для которых адаптация к условиям геофизической среды Арктики затруднена или же вообще противопоказана. К сожалению, из-за нерешенности многих правовых аспектов проведения научных работ на архипелаге в действующем международном договоре по статусу Шпицбергена,

подписанном в 1920 году, процесс формирования научной инфраструктуры в российских поселках Баренцбург и Пирамида идет намного медленнее, чем в норвежских муниципалитетах, которыми стали по существу бывшие шахтерские поселения Лонгиербин и Нью-Алесунд.

Более успешно развивается мониторинговая инфраструктура на побережье и островах российского сектора Западной Арктики. В 2010–2011 годах экспертная группа РАН под руководством академика Н.П. Лавёрова представила в правительственные органы ряд аналитических докладов, в которых была обоснована необходимость включить в число приоритетных задач государства на 2013–2016 годы формирование национальной системы космического мониторинга “Арктика” и создание по периметру Баренцевоморского бассейна сети геофизических обсерваторий для сейсмоинфразвукового мониторинга опасных динамических процессов в литосфере (землетрясения, грязевой вулканизм и оползневые явления на морском дне), криосфере (деструкция ледниковых шапок на арктических островах с проявлением мощных льдотрясений и сходом в акваторию моря крупных айсбергов) и атмосфере (вторжение болидов, падение фрагментов космических аппаратов и ракет). Оперативным практическим откликом на рекомендации РАН стало включение в Федеральную целевую программу “Снижение рисков и смягчение последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в Российской Федерации до 2015 года”, утвержденную Правительством Российской Федерации 7 июля 2011 года, специального задания по формированию в 2013–2015 годах баренцевоморско-карского сегмента системы сейсмического мониторинга и комплексного контроля разномасштабных динамических явлений природного и техногенного генезиса в пределах подлежащих освоению нефтяных и газовых полей Арктической зоны. Выполнение этой сложной задачи поручено Геофизической службе РАН, с учетом ее пионерного опыта создания и успешной эксплуатации интегрированных сейсмоинфразвуковых групп в высоких широтах – в Мурманской области, Амдерме и на архипелаге Шпицберген.

Из всех приведенных конкретных примеров научно-го обеспечения “Основ-2008” отчетливо следует, что с помощью оптимальной государственной политики в сфере науки в АЗР должен поддерживаться рациональный баланс между фундаментальными исследованиями и разработками прикладной направленности. Несмотря на большой научный задел, открывший человечеству понимание истинных масштабов арктических природных ресурсов, Арктика таит еще массу непознанных или недостаточно изученных специфических особенностей, свойственных только высокоширотным областям Земли. По всем потенциальным факторам риска необходимо проведение опережающих научных изысканий, служащих базой для разработки и принятия действенных профилактических мер для минимизации рисков. Только таким путем ресурсно-инновационный сценарий устойчивого развития АЗР может гармонично сочетаться с приоритетами социальной направленности государственной политики в отношении Крайнего Севера и Арктики.

Для обеспечения достаточного уровня фундаментальных и прикладных научных исследований, наце-

12. Медико-биологические исследования на Шпицбергене как действенный подход для изучения биоэффективности космической погоды // Вестник КНЦ РАН. 2010. №1. С. 26–33.

ленных на накопление знаний и создание современных научных и геоинформационных основ управления арктическими территориями, необходимы:

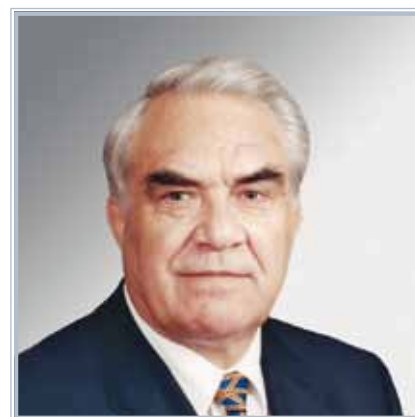
- разработка комплексной программы фундаментальных и прикладных исследований Арктики;
- ускоренное формирование и реализация национальной научно-технической платформы “Инфраструктура Арктики”, обеспечивающей создание в АЗР институциональной основы для реализации инновационной стратегии устойчивого социально-экономического развития мегарегиона;
- обоснование долгосрочных перспектив и основных направлений развития различных видов деятельности в Арктике;
- формирование системы целевых фундаментальных и прикладных исследований и ее государственная поддержка в интересах организационно-научного обеспечения достижения стратегических национальных приоритетов;
- изучение влияния вредных факторов окружающей среды на здоровье населения, выработка требований в сфере охраны здоровья населения и полярников, обоснование комплекса мероприятий, направленных на оздоровление среды обитания населения и профилактику заболеваний;
- совершенствование системы государственного заказа на подготовку высококвалифицированных специалистов, внедрение инструментов государственно-частного партнерства в сфере науки и технологий, создание условий для интеграции науки, образования и промышленности.

В заключение хотелось бы подчеркнуть, что роль науки в освоении Арктики нельзя сводить лишь к получению и систематизации новых знаний или к развитию новых

технологий. В российской традиции со времен М.В. Ломоносова на научное сообщество, и в первую очередь на Академию наук, принято было возлагать также и цивилизационную функцию “возрождения художеств и наук”. Хрестоматийным примером реализации этого подхода в XX веке служит преобразование Мурманской области в самую урбанизированную и индустриально развитую территорию Арктики при самом непосредственном руководстве и участии АН СССР и РАН¹³. В настоящее время, когда руководством страны декларирован переход к “экономике знаний”, цивилизационная функция Академии наук в АЗР должна еще более возрасти, потому что новая государственная политика подвела черту под не оправдавшей себя стратегией целенаправленной депопуляции Крайнего Севера в годы переходной экономики и наметила позитивные ориентиры в области социально-экономического и культурного развития на основе научно обоснованных механизмов поступательного и неуклонного обживания северных территорий. Академии в целом и ее региональным научным центрам в северных областях России предстоит многое сделать для формирования в АЗР современного кадрового потенциала, адекватного по образовательному и культурному уровню возросшим требованиям постиндустриального общества, характеризующегося усложненной структурой техносферы и повсеместным проникновением во все области жизни глобальных систем информации и контроля. В этой большой воспитательной и просветительной работе необходима тесная интеграция академических научных центров с высшей школой. Такой неразрывный союз даст возможность на деле осуществлять передачу исторического опыта и вековых национальных традиций новой генерации специалистов, адаптированных к жизни на Севере и способных в XXI веке воплотить в реальность амбициозные цели арктической стратегии России.

13. Кольский региональный научный центр как проводник идей Российской академии наук в сфере промышленного освоения и цивилизации Западного сектора Арктической зоны России // Вестник КНЦ РАН. 2009. №1. С. 6–12.

КУРС ОДИН: ИННОВАЦИИ И ПРОРЫВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



Геннадий Иосифович Шмаль
ПРЕЗИДЕНТ СОЮЗА НЕФТЕГАЗО-
ПРОМЫШЛЕННИКОВ РОССИИ

ДУМАЕТСЯ, ЧТО ПО ЛЮБЫМ КРИТЕРИЯМ ЛУЧШЕГО ЛОКОМОТИВА ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ, ЧЕМ НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОМПЛЕКС, СЕГОДНЯ НЕТ. НЕБОЛЬШАЯ ОГОВОРКА: КОНЕЧНО ЖЕ ПРИ ЭФФЕКТИВНОМ ГОСУДАРСТВЕННОМ РЕГУЛИРОВАНИИ И КОНТРОЛЕ.

ГЛУБОКО УБЕЖДЕН: БУДУЩЕЕ НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НЕ ЗАВИСИТ ОТ НЫНЕШНИХ ЦИФР ДОБЫЧИ. ОНО ЗАВИСИТ ОТ ТОГО, КАКИЕ НОВЫЕ ПРОРЫВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ НЕФТЯНЫМИ КОМПАНИЯМИ, КАКОЕ НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ МЫ СМОЖЕМ ПРИМЕНИТЬ, КАКИЕ НОВЫЕ МЕТОДЫ РАЗРАБОТКИ СЛОЖНЫХ И ТРУДНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ БУДУТ ИСПОЛЬЗОВАНЫ.

ОТРАСЛИ НУЖНЫ ЛОГИЧЕСКИ ВЫВЕРЕННЫЕ ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ И РАЗУМНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА. КРОМЕ ТОГО, РЫНОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ ТРЕБУЮТ НОВОЙ ФОРМЫ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ. МНЕ КАЖЕТСЯ, СЕГОДНЯ НЕ ТОЛЬКО В РОССИИ, НО И ВО ВСЕМ МИРЕ СУЩЕСТВУЕТ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ ТЕМ, НА КАКОМ ТЕХНИЧЕСКОМ УРОВНЕ, НАСКОЛЬКО ЭФФЕКТИВНО ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ В ИНТЕРЕСАХ НЫНЕШНЕГО И БУДУЩЕГО ПОКОЛЕНИЙ.

МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ЭКОНОМИКУ, ОПИРАЯСЬ НА ТЭК

Значение Севера для топливно-энергетического комплекса и особенно его нефтегазовой составляющей весьма велико. Более 82% добываемой нефти и 98% газа добывается в районах России, которые относятся к северным территориям. А таких районов – почти 60% всей территории страны.

Что же касается развития нефтегазового комплекса в экономическом и хозяйственном развитии России – оно было и остается чрезвычайно важным, имеет ключевое значение для возрождения экономической мощи страны, промышленного производства на высокотехнологичной основе, роста ее авторитета на международной арене как одного из основных поставщиков нефти и газа на мировые рынки. Результаты его деятельности крайне важны для формирования платежного баланса, поддержания курса национальной валюты, организации международного экономического сотрудничества. И этим заслуженно может гордиться каждый нефтяник и газовик, каждый, кто причастен к деятельности нефтегазового комплекса. Да и как же иначе? За счет нефтегазовых доходов обеспечивается 50% поступлений в госбюджет, 70% всех валютных поступлений страны также дает нефтегазовая отрасль, 64% вырабатываемой в России электроэнергии несет в себе свет и тепло российского природного газа.

Следует учитывать, что в обозримой перспективе экспорт нефти и газа так и останется важнейшей статьей наполнения бюджета. Миф о “нефтяной игле” не должен пугать наше общество. Приведу одно только сравнение: нефть и газ в нашем внутреннем валовом продукте составляет 21%, а в Норвегии – 36%. Но никто в Норвегии не кричит о “нефтяной игле” как о вредной экономической ипостаси.

Да и как иначе? Что сегодня мы можем предложить мировому рынку, кроме наших ресурсов? Ответ очевиден. Но... давайте остановимся на этом моменте и попытаемся разобраться.

Споры о моделях развития экономики страны сегодня, как, впрочем, и вчера, – много. Громко звучит критика и приоритетности в сегодняшней экономической системе добывающих отраслей. Что же, критика правомерная; правы и те, кто говорит о необходимости переналадки самой системы экономических связей. Что тут спорить – в экономике все отрасли имеют важное народно-хозяйственное значение. Согласен с критикой товарной структуры внешнеэкономической деятельности России – слишком мала по сравнению с энергоносителями доля продуктов высокой степени обработки в экспортном ассортименте. Но сегодня, в условиях острого кризиса и финансовых ограничений, при выборе приоритетов надо исходить исключительно из реальных возможностей конкуренции наших товаров на внешних рынках, подготовленности отраслей российской экономики к участию в международном разделении труда, причем – реальной подготовленности, а не потенциальной. При этом конкурентоспособность должна определяться с обязательным учетом наших политических потерь последнего времени, в результате которых не вся продукция высокой степени обработки может быть легко реализована на внешних рынках.

Так что в сегодняшнем критическом положении экономическая политика должна быть сориентирована – это мое мнение и мнение моих коллег – на модель агрессивно-го развития экономики с упором на экспортный сектор.

По словам Президента России, наша страна должна сохранить лидирующие позиции в мировой энергетике. Выбывается ли такое заявление из контекста уже объявленной высшим руководством страны идеологии модернизационной политики в развитии экономики страны? Категорическое нет! Да и Владимир Владимирович Путин заявил, что нефтегазовая отрасль должна стать “крупным генератором инноваций и развиваться как наукоемкая”.

Мы в Союзе нефтегазопромышленников России уже давно говорим, пишем служебные записки “наверх” о необходимости безотлагательно провести инвентаризацию и паспортизацию отраслей промышленности, создать межотраслевые технологические карты получения экспортно-ликвидной конечной продукции, сформировать банк данных передовых технологий и расчетов их внедрения (к примеру, внедрение проекта по межотраслевой технологической цепочке). Применительно, скажем, к нашей отрасли это должно выглядеть так: нефть, газ, нефтепереработка, газохимия, химия, пластмассы, удобрения, моющие средства и т.д.

При структурировании промышленной политики экспортные отрасли в нефтегазовом секторе экономики необходимо выделить особо. Нефтедобыча и нефтепереработка, газовая и химическая промышленность должны стать “кислородной подушкой” для реального сектора экономики, пропорционально получить в первую очередь активные стимулирующие условия для роста экспорта, доступные кредиты, снижение налоговой нагрузки, транспортных тарифов, таможенных сборов.

Речь не идет о “разбазаривании национального богатства”. Только официально рассчитанных запасов хватает не менее чем на 50 лет, и это без Восточно-Сибирской провинции и северных шельфов (для сравнения: в США запасов на 15 лет).

После того как экономика “встанет на ноги”, можно определить перед собой цель развития высокотехнологичного производства, увеличения экспорта продуктов с высокой добавленной стоимостью (возможно это проводить и параллельно).

Думается, что по любым критериям лучшего локомотива для российской экономики, чем нефтегазовый комплекс, сегодня нет. Небольшая оговорка: *конечно же при эффективном государственном регулировании и контроле*. Россия давно работает на мировом рынке нефти и газа, нефтепродуктов и газохимической продукции, ее присутствие там не встречает резких политических действий конкурентов или демпинговых процедур. Другими словами, на мировом рынке энергоносителей Россия – привычный партнер.

Кстати, анализ показывает, что сегодня в самых крупных и конкурентоспособных странах государство принимает самое непосредственное участие в бизнесе, создает эффективные рыночные условия для его развития, не забывая о реализации насущных социально-экономических задач.

Еще один миф, против которого я решительно выступаю, это то, что сырьевая экономика не может быть ин-

новационной. Может и является, когда для этого создаются необходимые условия. Примером могут служить Катар, Норвегия, США и ряд других стран. Последний мировой нефтяной конгресс проходил в 2011 году в Катаре. Эта страна является лидером в мире по производству сжиженного природного газа (СПГ). Мы в рамках проекта “Сахалин-2” построили первый завод по СПГ, а Катар каждый год строит по заводу. Мощность по производству СПГ здесь – 100 млн т в год. В течение четырех-пяти лет Катар планирует удвоить эти мощности. Наши специалисты, которые были на конгрессе, рассказывают о суперсовременном заводе по технологии GTL (“газ в жидкость”), то есть технологии получения моторных топлив из газа. Норвежские нефтяники и газовики накопили великолепный опыт освоения месторождений нефти и газа в Северном море и в арктических условиях. Можно сказать о сланцевом газе в США, добыча которого позволила резко снизить себестоимость и цену на природный газ в США.

Сама сегодняшняя жизнь ставит перед нашим профессиональным сообществом задачи, направленные на полное содействие наиболее прогрессивным системам производства, инновационным процессам. Открываемые месторождения менее крупные. Из 620 нефтяных месторождений, находящихся в нераспределенном фонде, 400 имеют извлекаемые запасы менее 1 млн т, а запасы более 10 млн т имеют всего несколько месторождений. Месторождений, где добыча превышает 10 млн т в год, меньше 20. Более всего участков, где добыча составляет менее 10 тыс. т в год. Усложняются горно-геологические условия. Неструктурные ловушки, тяжелые и вязкие нефти – все это требует применения новых технологий, нового оборудования, инновационных подходов.

В качестве иллюстрации можно привести пример так называемой Баженовской свиты, имеющей распространение практически на всей территории Западной Сибири. Ее геологические запасы оцениваются в 100–170 млрд т нефти, что значительно больше всех балансовых геологических запасов нефти в РФ. Однако нефтеотдача при использовании традиционных методов добычи составляет 3–5%, а порой и меньше. А вот специалисты РИТЭКа проводят эксперимент с новейшими технологиями термогазового воздействия на Средне-Назымском месторождении и получают изумительные результаты: добыты первые тысячи тонн нефти с большим коэффициентом нефтеотдачи, дебит скважин колеблется в районе 13 т в сутки при среднем в отрасли 5–7 т.

В нашей отрасли имеется огромная масса примеров инновационного подхода. В сентябре 2011 года ООО “Газпромпереработка” приступило к выпуску дизельного топлива, по качеству отвечающего международному экологическому стандарту “Евро-5”. Его производство начато на Сургутском заводе моторных топлив. Этому событию предшествовали проведение комплекса научно-исследовательских работ, разработка комплекта научно-технической и разрешительной документации.

Можно привести большое количество примеров инновационного подхода в РИТЭК, Роснефти, ЛУКОЙЛе, Татнефти, ТНК-ВР, Сургутнефтегазе и ряде других. Вот, что называется, навскидку коротко перечислю передовые технологии

в геологии и разработке недр в подразделениях компании “Роснефть”:

- моделирование формирования углеводородных систем, что сокращает геологические риски на 30–40%;
- современные методы обработки данных сейсмоки, которые также позволяют повысить коэффициент удачи;
- поддержание энергии пласта путем закачки газа в пласт;
- применение впервые в стране интеллектуальных скважинных систем управления притоком (эквалайзеры);
- обустройство Ванкорского месторождения в условиях вечной мерзлоты;
- технологический метод, позволивший с 36 кустовых площадок пробурить 425 скважин;
- метод, получивший название “лейнирование”, который заключается в том, что в насосно-компрессорную трубу (НКТ) вставляется специальная тонкостенная труба из низколегированной или нержавеющей стали. В результате финансовые затраты снижаются на 25–30% по сравнению с закупкой новых труб, в два раза снижается энергоемкость (общая) восполнения эксплуатационного фонда НКТ.

Подобные работы требуют государственной поддержки. Говорю это к тому, что провозглашенный курс на модернизацию может остаться чистым лозунгом, если под этот курс не подложить конкретный план деятельности каждого хозяйствующего субъекта, органов власти, общественных организаций. Политэкономия учит, что инвестиции надо вкладывать туда, где на вложенный рубль завтра получишь два, а послезавтра три. С этих позиций наибольший и самый быстрый эффект дадут вложения в модернизацию нефтегазового сектора.

Однако следует честно признать: стройной системы управления инновационным процессом ни в отдельных компаниях, ни в целом в отрасли нет. Нет и в стране. Нет даже критериев, какую компанию можно назвать инновационной. Очевидно, было бы целесообразным разработать какой-то стандарт или положение, в крайнем случае методическое пособие. Необходимо разработать механизм стимулирования внедрения новых технологий и подумать о создании специальной производственной структуры для этого. Кстати, Союз нефтегазопромышленников России уже давно выходит с предложением создать госкорпорацию с функциями проведения всей инновационной политики в НГК, внедрения новых технологий, государственного мониторинга выполнения инвестиционных программ, возрождения и тесного встраивания в новую стратегию отраслевой науки. Считаю это единственно правильным. Да, безусловно, в каждой компании много делается в плане внедрения новых технологий, но в целом отраслевая наука, как “сирота при живых родителях”, брошена на произвол судьбы, на рыночное выживание. Связи между научно-техническими институтами и предприятиями разорваны. Прекратилось сотрудничество в сфере разработки передовых технологий. Значительно сократилось количество и снизилось качество проведения научно-исследовательских работ. Острым остается вопрос с кадрами.

Глубоко убежден: будущее нефтяной и газовой промышленности не зависит от нынешних цифр добычи. Оно зависит от того, какие новые прорывные технологии будут использоваться нефтяными компаниями, какое новое оборудование

мы сможем применить, какие новые методы разработки сложных и трудных месторождений будут использоваться.

Подытоживая начатую мысль, нельзя не сказать о роли и значении научной мысли. При ориентации на модернизацию без науки – фундаментальной, отраслевой, вузовской, смежной – двигаться вперед бессмысленно. Кстати, многие открытия уже давно происходят на стыке наук, в синтезе науки и производства. Заслуживает всяческой поддержки творческое сотрудничество “Транснефти” и НПО “Энергомаш”, Роснефти и РАН, РИТЭКа и Центра Келдыша.

Спускаюсь на землю. У нас на науку тратится 0,86% ВВП – значительно меньше, чем в передовых странах.

Не так давно на одной из конференций в Москве один из руководителей компании “Шелл” приводил такие цифры затрат на НИОКР: в 2007 году – 1,2 млрд долларов, в 2008-м – 1,266 млрд, в кризисном 2009 году они составили более 1 млрд долларов. Для сравнения можно сказать, что затраты на НИОКР всех нефтяных российских компаний вместе с Газпромом составляют около 250 млн долларов в год. Вот так!

ЧЕМ БОГАТЫ... КАКОВА НАША РЕСУРСНАЯ БАЗА

Можно утверждать, что нефтегазовый комплекс России имеет неплохую ресурсную базу, развитую инфраструктуру в районах промышленной добычи. Нефтяных месторождений в России – 2582, в том числе в распределенном фонде – 1962, на их долю приходится 92,2% запасов категории А+В+С₁. Газовых месторождений – 837, в распределенном фонде – 529.

Что следует отметить особо, так это то, что работа нашего нефтегазового комплекса крайне специфична. Ее отличает, прежде всего, территориальная разбросанность; к тому же большинство месторождений находится в экстремальных погодных условиях (ХМАО, ЯНАО, Ненецкий округ, Якутия, Красноярский край, Иркутская область, Сахалин); кроме того, месторождения удалены от нефтеперерабатывающих заводов и районов большого потребления нефтепродуктов.

И тем не менее нефтегазовый комплекс России уверенно преодолевает последствия глобального экономического и финансового кризиса. В 2011 году добыча нефти в РФ составила 511 млн т, газа – 670 млрд куб. м, что составляет 101,2 и 103% соответственно к показателям 2010 года.

Главным центром добычи нефти и газа в России уже на протяжении 40 лет по-прежнему является Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс. Кстати, мы отметили ряд знаменательных дат в истории нефтяной и газовой промышленности, в истории знаменитого Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Думаю, что стоит отвлечься от серьезной темы ресурсов и вспомнить историю. Каждый сегодняшний юбилей – это прежде всего хороший повод для того, чтобы вспомнить, как все начиналось. Ведь нельзя забывать о том, что сегодняшнее относительное благополучие в государстве, завоевания нефтегазового комплекса в нашей стране стали возможными в большей мере благодаря освоению богатств Западной Сибири. Как и то, что это стало неизбежным благодаря подвигу тех, кто открывал кладовые

нашей матушки-земли в Западной Сибири, кто шаг за шагом завоевывал суровые пространства, отдавая людям сказочные богатства наших недр. Благодаря открытиям геологоразведчиков с конца 1960-х годов, уже к 1970 году на территории Тюменской области было открыто более 80 нефтяных, газовых и нефтегазовых месторождений. Многие из них были крупнейшими в мире: Самотлорское, Федоровское, Мамонтовское (нефтяные), Уренгойское, Медвежье, Заполярное (газовые).

Так, исполнилось 80 лет с момента, когда, находясь в Новосибирске, вице-президент АН СССР И.М. Губкин научно обосновал необходимость поисков нефти в Западной Сибири; добыта 11-миллиардная тонна нефти на промыслах Западной Сибири. Исполнилось 50 лет газовому фонтану на Тазовском месторождении. Отрасль отметила 40 лет ввода в эксплуатацию первого промысла на Медвежьем газовом месторождении и первого магистрального газопровода с северных месторождений Надым-Пунга. За это время добыча газа в этом регионе превысила 15 трлн куб. м.

А не так давно отмечался 40-летний юбилей месторождения Самотлора. Что это для нашего общества? Страна? Прибыль, полученная за время разработки только одного Самотлорского месторождения, составила более 280 млрд долларов, тогда как эксплуатационные затраты – лишь 25 млрд!

Историю своей родины надо знать и уважать. Это нужно, чтобы иметь нравственный пример, чтобы, как говорил Владимир Маяковский, “делать жизнь с кого”; история нужна как опыт, для того, чтобы быть умнее, чтобы не повторять сделанных прошлыми поколениями ошибок. Уважение к истории питает нравственное развитие личности, побуждает сочетать свои цели и устремления с интересами своей страны. Вспомним, как мудро сказал наш хороший русский писатель и философ Александр Иванович Герцен: “Общество должно идти в будущее с взором, обращенным в прошлое”.

За короткое время нефтяные ресурсы области увеличились в несколько раз, а запасы газа достигли 16 трлн куб. м. Если в 1965 году в Тюменской области было добыто 953 тыс. т нефти, то в 1970-м уже 28 млн т, а в 1975-м более 141 млн т! Необычайно высокая концентрация материальных и финансовых ресурсов, продуманная кадровая политика и эффективная система управления позволили достичь такого невиданного в мировой практике эффекта за какие-то 10–15 лет! И построить прекрасные, удобные для жизни города – новый Надым, Ноябрьск, десятки других красивых городов! Бесценен труд людей, посвятивших себя развитию этого региона!

Как человек, более половины жизни посвятивший освоению Западной Сибири, хорошо все это помню. За пять лет, параллельно освоению Медвежьего ускоренными темпами, газовики создали город, которому суждено было стать общественным и культурным центром Тюменского Севера. Уже в марте 1972 года указом Президиума Верховного Совета РСФСР раб. пос. Надым получил статус города окружного подчинения.

В Западной Сибири творилась история! Новые города и современные рабочие поселки, уникальные нефте- и газопроводы, проложенные через гибельные болотные топи и вечную мерзлоту в дни, когда термометр падал почти

до -50°C , дороги, не имеющие аналогов в мировой практике дорожного строительства, слава крупнейшей топливно-энергетической базы страны, которой была отведена такая огромная роль в планах многих пятилеток, гордое имя Все-союзной ударной комсомольской стройки номер один – вот что такое Тюменская область 1970-х годов.

Западно-Сибирский нефтегазовый комплекс и сегодня – живой, активно развивающийся организм. За последние годы существенно изменилась география добычи нефти и газа в Западной Сибири. В Ханты-Мансийском автономном округе введено в разработку гигантское Приобское месторождение с извлекаемыми запасами нефти более 2,4 млрд т. В число добывающих нефть регионов вошли Новосибирская, Омская области, Красноярский край. Открытие и ввод в разработку Ванкорского месторождения ознаменовал начало добычи нефти в новом Ванкорско-Сузунском нефтеносном районе Западно-Сибирской провинции. Добыча здесь уже превысила 15 млн т в год. Компания “Сургутнефтегаз” ведет разработку Талаканского месторождения в Якутии, “ТНК-ВР” – Верхнечонского месторождения в Иркутской области. В разработку было введено несколько газоконденсатных месторождений Ямало-Ненецкого автономного округа. В прошлом году отмечали 25 лет со времени ввода первого газового промысла (УКПГ-2) на самом северном в мире газовом месторождении – Ямбургском. Промысел до сих пор работает эффективно и может служить прообразом дальнейшего освоения северных территорий. Ведется обустройство Бованенковского газового месторождения на п-ове Ямал и строительство системы газопроводов Бованенково – Ухта. Успешно работает Заполярное месторождение, где добыча превышает 100 млрд куб. м в год.

По-прежнему флагманом газовой промышленности страны, да, наверное, и мира, является предприятие, называемое теперь “Газпром добыча Уренгой”. Здесь достаточно велик объем добычи нефти и газа, составляющий более 100 млрд куб. м в год, добывается газовый конденсат и нефть. Сейчас здесь работают над проблемой эффективного освоения ачимовских отложений. Их специфика в большой глубине, ином пластовом давлении, высоком содержании конденсата. Поэтому и технологии добычи и подготовки этого газа, оборудование значительно отличаются от применяемых при разработке сеноманских и валланжинских залежей. Свою специфику имеют и конструкция скважин, и процесс бурения.

Говоря о развитии газовой промышленности, следует сказать о деятельности независимых производителей газа. На их долю (вместе с нефтяными компаниями) приходится более 23% от общей добычи по стране.

Среди независимых производителей газа следует отметить компанию “НоваТЭК”. На долю этой компании приходится половина добычи газа независимыми производителями. Компания развивается весьма динамично. Именно “НоваТЭК” предстоит заниматься, что он уже и делает, созданием мощностей по производству в ЯНАО сжиженного природного газа (СПГ). Мощность завода на первом этапе составит 15 млн т в год, хотя ресурсные возможности, а также погодные условия делают значительно привлекатель-

ным и экономически эффективным создание в этом регионе крупнотажного производства в объеме 40–50 млн т.

Первый опыт строительства завода СПГ в России в рамках проекта “Сахалин-2” показал, что во многом благодаря достаточно низким температурам стоимость сахалинского завода оказалась значительно (в 1,5–2 раза) ниже аналогичных заводов в Австралии, Алжире и т.д. А ведь на Ямале еще холоднее...

Самой природой России нам предоставлен огромный кредит в виде богатейших ресурсов. В отношении России в мире по-прежнему сохраняются большие ожидания и надежды. Надежды на то, что именно наша страна и мы, ее граждане, преодолев возникшие на нашем историческом пути проблемы, станем тем моральным и творческим стержнем, который позволит преодолеть масштабные трудности, с которыми мир столкнулся на рубеже третьего тысячелетия новой эры истории человечества.

НУЖНЫ НОВЫЕ ЗНАЧИМЫЕ ПРОЕКТЫ

Вот какие горизонты развития нефтегазового комплекса России определяет национальная энергетическая стратегия. Исходя из сегодняшних оценок, к 2015 году добыча нефти в России может составить 530 млн т, а ее экспорт – 310 млн т. Вопросы оценки реальных потребностей страны в нефти и нефтепродуктах, целесообразных объемов и номенклатуры экспорта нефти и нефтепродуктов на внешние рынки, представляется, будут постоянно вставать перед политиками и бизнесом России.

Но времена нефтяного пиршества 1970–1980-х годов прошли. В Волго-Уральской провинции и на Северном Кавказе добыча нефти будет падать, что обусловлено исчерпанием сырьевой базы. Пока основной нефтяной базой страны остается Западно-Сибирская нефтегазовая провинция. Сегодня все внимание отраслевых стратегов и правительства страны обращено на формирование новых центров нефтяной промышленности – в Восточной Сибири и Республике Саха (Якутия), на шельфе о-ва Сахалин, в Баренцевом море и российском секторе Каспийского моря. А также на расширение добычи нефти в Тимано-Печорской провинции.

Что представляют собой энергетические ресурсы региона Восточной Сибири и Дальнего Востока? Согласно оценке специалистов, на территории и в акватории этого региона начальные извлекаемые ресурсы равны 85–90 млрд т условных углеводородов, в том числе нефти – 20–22 млрд т, попутного газа – 1, 5–2 трлн куб. м, свободного газа – 58–61 трлн куб. м, конденсата – 3–5 млрд т.

Разведанные запасы нефти составляют в Восточной Сибири 386,8 млн т, на Дальнем Востоке – 459,5 млн т, в том числе на шельфе Охотского моря – 204,6 млн т. Предварительно оцененные запасы составляют в этих регионах соответственно 605,1 и 303,1 млн т, в том числе на шельфе – 193 млн т. Нефть в этом регионе отличается высоким качеством, в основном это легкие и низкосернистые сорта. Большая часть запасов нефти Восточной Сибири и Дальнего Востока (86,1 и 68,2% соответственно) имеет плотность менее 0,87 г/куб. см, при этом почти 50% запасов, сосредото-

ченных в Восточной Сибири, и около 78%, расположенных на Дальнем Востоке, содержат менее 0,5% серы. Разведанные запасы свободного газа составляют в Восточной Сибири 2361,6 млрд куб. м, на Дальнем Востоке – 2167,1 млрд куб. м, в том числе на шельфе Охотского моря – 863,3 млрд куб. м. Предварительно оцененные запасы соответственно равны 1701,2 млрд куб. м и 1423,1 млрд куб. м, в том числе на шельфе Охотского моря – 326,1 млрд куб. м.

По прогнозам специалистов, к 2015 году годовая добыча нефти в Восточной Сибири и Республике Саха может достичь 12–13 млн т, прежде всего за счет промышленной разработки Талаканского, Юрубчено-Тохомского, Куюмбинского месторождений. В Республике Саха (Якутия) добывается приблизительно 5 млн т в год. Небольшие объемы (менее 0,1 млн т год) извлекаются из недр в Эвенкийском муниципальном районе Красноярского края и в Иркутской области (Юрубчено-Тохомская зона, Ярактинское, Дулисминское, Даниловское месторождения и др.).

В настоящее время промышленная добыча нефти в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке ведется на Сахалине, включая шельф, в Якутии и Иркутской области. На Дальнем Востоке должны быть введены в эксплуатацию производственные объекты проектов “Сахалин-1” и “Сахалин-2”, что позволит довести суммарную добычу в Сахалинской области до 23 млн т. В дальнейшем, при условии проведения активной государственной политики в области недропользования и лицензирования, расширения геолого-разведочных работ, развития перерабатывающей и транспортной инфраструктуры, ежегодное производство нефти в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке (с учетом добычи на Сахалине и его шельфе) может быть доведено до 90 млн т, а к 2030 году – до 145 млн т.

К примеру, только в прошлом году из России в Японию, Китай, Южную Корею, Филиппины, Тайвань, Таиланд, на тихоокеанское побережье США отправлено около 10 млн т западносибирской и сахалинской нефти и 7 млн т нефтепродуктов, в основном дизельного топлива и мазута. Ведутся поставки сжиженных углеводородных газов (в основном в Китай, Японию, Южную Корею).

Уверен, что и в ближайшей перспективе Западная Сибирь и Сахалин останутся основными источниками поставок нефти в АТР.

Экспорт нефтепродуктов в страны АТР – в основном в Японию, Китай, Монголию – может осуществляться, и это будет наиболее эффективно, с НПЗ, находящихся в приграничных районах либо недалеко от портов, – в Ангарске, Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре. Объем поставок, при условии значительного повышения качества продукции, может быть доведен до 10–12 млн т.

Экспорт сжиженного природного газа с Сахалина уже начался, а в 2011 году объем его поставок в рамках проекта “Сахалин-2” превысил 10 млн т. К 2020 году экспорт газа из Западной и Восточной Сибири, Республики Саха и с шельфа Сахалина в страны АТР возможно довести до 78 млрд куб. м в год, а к 2030 году – до 145 млрд куб. м.

Понятно, что осуществление намечаемых проектов освоения Восточной Сибири и Дальнего Востока открывает для России новые горизонты в экономическом плане. Ведь речь идет о создании не только новой экспортной базы, но

и мощного плацдарма для выхода в наиболее динамично развивающийся регион мира, с очень емкими рынками, требующими во все больших масштабах устойчивого долгосрочного снабжения нефтью и газом, электроэнергией, другой самой разнообразной промышленной продукцией, в том числе и нефтехимического характера.

Понятно также и то, что освоение гигантского региона потребует мобилизации огромных средств. Согласно расчетам специалистов, только начальные затраты в регионах Восточной Сибири и Дальнего Востока составят 5 долларов на 1 т запасов нефти, а капитальные затраты на обустройство, включая сооружение нефтепроводов, соединяющих месторождения с основными магистралями, – еще 15 долларов на 1 т. Таким образом, потребность в начальных инвестициях на 1 млн т ожидаемой добычи составляет 300–400 млн долларов, а на намеченный потенциал региона в 90 млн т годовой добычи – около 36 млрд долларов. Освоение месторождений газа Восточной Сибири и Дальнего Востока на период до 2020 года также потребует 35 млрд долларов.

Но самое главное при подобных долговременных расчетах и стратегическом планировании – это запасы. Нормативом для рентабельности месторождения является 15–20-кратная обеспеченность годовой добычи.

Несколько лет назад российское правительство утвердило “Стратегию экономического развития Сибири”. И в ней подчеркивается мысль о том, что “сооружение магистральных нефте- и газопроводов Запад – Восток экспортного направления будет способствовать развитию топливно-энергетического комплекса в Восточно-Сибирском регионе и на Дальнем Востоке, позволит решить важнейшие стратегические задачи, связанные с выходом на перспективный рынок стран Азиатско-Тихоокеанского региона”.

Почему я акцентирую внимание на этом документе? Потому что эта стратегия содержит важные ориентиры для принятия дальнейших решений законодательными и хозяйствующими субъектами топливно-энергетического комплекса Сибири и Дальнего Востока России.

Еще раз повторю, что освоение нового нефтегазового региона Восточной Сибири и Дальнего Востока имеет огромное международное значение. Ведь рано или поздно мир столкнется с острым хроническим кризисом в снабжении энергоресурсами. Проблему энергетической безопасности выдвигает на передний план само время. Специалисты прогнозируют, что мировое энергопотребление может возрасти на треть за ближайшие 15 лет. Тенденция к росту будет продолжаться. Мировой спрос на нефть, по тем же оценкам, может возрасти к 2025 году на 35 млн баррелей в день; газа – на 1,7 трлн куб. м в год. Это более 60%!

Суть такой политики уже была озвучена в свое время Президентом России В.В. Путиным, который сказал так: “Сбалансированное и равномерное обеспечение энергией – это без сомнения один из факторов безопасного мира. Мы обязаны оставить нашим потомкам такую архитектуру мировой энергетики, которая уберезет их от конфликтов, от неконструктивных форм борьбы за энергообеспеченность”.

И такой стратегический взгляд особенно важен сейчас, когда России отводится новая очень важная и ответственная роль – стать координатором в вопросах энерге-

тической безопасности планетарного масштаба. Следует осознать, что процессы глобализации, с которыми мировое сообщество столкнулось еще в прошлом веке, обязательно и непосредственно затрагивают сферу мировой энергетики. Так что это естественно, что Россия, с учетом собственного конкурентного позиционирования на глобальном рынке, понимает проблему энергетической безопасности в первую очередь как надежность обеспечения всех стран и всего населения планеты энергоресурсами.

ЧТО МЕШАЕТ ДВИЖЕНИЮ ВПЕРЕД

Такая вот получается картина у ведущей отрасли!

Вместе с тем следует смотреть на нефтегазовый комплекс реалистично. К сожалению, негативные тенденции, которые есть в нефтегазовом комплексе, не только не устраняются, но усугубляются. Что это за тенденции?

Прежде всего, старение основных фондов. Большая часть их была создана многие десятилетия назад. Многие месторождения разрабатываются по 40–50 лет. Знаменитому Ромашкинскому более 60 лет, Самотлору – 43 года и т.д. Многие нефтеперерабатывающие заводы были построены перед войной или сразу после войны, в том числе значительная часть по ленд-лизу. Поэтому наша нефтепереработка по глубине, коэффициенту Нельсона, качеству нефтепродуктов существенно отстает от западных заводов.

Газовая отрасль более молодая. И тем не менее срок службы газопроводов: доля газопроводов, отслуживших до 10 лет, – 11%, 11–20 лет – 22%, 21–33 года – 43%, более 33 лет – 24%.

Следующая проблема – отставание с приростом запасов, прежде всего нефтяных. Причем запасов не виртуальных, полученных в кабинетах за компьютером путем перевода C_2 в C_1 и увеличения коэффициента нефтеизвлечения, а реальных, на новых месторождениях.

Слабо внедряются новые технологии, новая техника, совершенно недостаточно средств тратится на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Одной из основных причин технического и технологического отставания нефтегазового сектора является хронический недостаток инвестиционных ресурсов, связанный с неэффективной системой налогообложения нефтегазовой отрасли.

Какие еще проблемы подрывают модернизационное развитие нефтегазового комплекса? Увеличение налоговой нагрузки на нефтегазовый сектор, включающее повышение ставки на добычу полезных ископаемых, рост экспортных пошлин привели к тому, что вся налоговая конструкция при высоких мировых ценах стала для многих компаний несправедливой. Особенно это касается малых и средних нефтяных компаний.

Так, на сегодня доля изъятия из выручки нефтяных компаний – 65–70%. Поэтому чистая прибыль всех нефтяных компаний в России в 2009 году составила 27 млрд долларов, а одной Эксон-Мобил – 35 млрд долларов.

Это влияет на объем инвестиций. Так, инвестиции в 2010 году составили: “Шелл” – 28 млрд долларов, “Шеврон” – 21,6 млрд долларов, “Эксон-Мобил” – 27,1 млрд долларов. Инвестиции всех нефтяных компаний России в том же году составили около 25 млрд долларов.

Налоги к выручке ведущих зарубежных нефтяных компаний составляют от 20 до 32%. По оценке Минфина России, в 2000–2008 годах величина налоговой нагрузки в РФ находилась на уровне 35–36% ВВП. В развитых странах этот показатель 28,2–29,3%, то есть у нас весьма высокий уровень налогообложения.

Усиление налоговой нагрузки существенно понизило стимулы компаний к инвестированию в разработку новых месторождений. Надо понимать, что при нынешнем налоговом режиме почти 30% разрабатываемых запасов нерентабельно и если сегодня не принять оперативные меры по нормализации ситуации в топливно-энергетическом комплексе, у нас могут возникнуть очень большие проблемы с энергетическим обеспечением, что станет угрозой существованию и всего реального сектора экономики, и России как государства.

Вполне понятно, что задача достижения гармоничного баланса интересов бюджета и отрасли крайне трудна в сегодняшней непростой экономической ситуации. Тем более если учесть, что, по данным Российской академии наук, в стоимости нашего ВВП всего 6% приходится на непосредственный производительный труд, 82% составляет природная рента, 12% приходится на амортизацию доставшихся нам как правопреемникам от СССР промышленных мощностей.

Но такой “аккуратный баланс” должен быть выработан. И он достижим, надо лишь, чтобы стороны слышали друг друга и учитывались мнения специалистов. Нам сообщать надо понять, что для устранения таких противоречий, гармонизации интересов нефтегазовых компаний и государственных институтов власти необходима иная национальная энергетическая стратегия – не перечисление цифр добычи нефти и газа по годам, а политика энергетической безопасности государства, общества на столетие вперед!

Следует активнее использовать налоговые стимулы для повышения заинтересованности предприятий в освоении новых месторождений, новых перспективных регионов нефтедобычи (Восточная Сибирь, шельф и др.). Должны быть разработаны методы налоговой защиты новых инвестиций, налоговые методы стимулирования научно-технического прогресса, шире применяться налоговые каникулы и налоговые кредиты. Отмена инвестиционной льготы, как и отмена налога на воспроизводство минерально-сырьевой базы, – серьезные ошибки в проведении налоговой реформы. Подобные факты говорят об утрате перспектив, стратегического мышления. И сложность текущих, сегодняшних задач здесь вряд ли может служить оправданием.

Повторюсь: одним из необходимых условий совершенствования нефтегазового комплекса РФ и повышения его эффективности является улучшение системы управления инновационной деятельностью в нефтедобыче, развитие ее ресурсной базы на основе широкого и активного внедрения инновационных технологий. Будущее нефтегазового комплекса, а значит, и всей экономики зависит от следующих факторов:

- какие новые технологии в добыче мы сможем применить;
- какие прорывы сможем осуществить в переработке нефти и газа;
- какие новые регионы освоим;
- какие будем иметь запасы.

Нужна такая система налогообложения, которая позволит значительно улучшить ресурсную базу углеводородов. Необходимо стимулировать предприятия к вложению средств в поиск и внедрение методов повышения нефтеотдачи пластов, в новые технологии добычи, прекратить выборочную разработку месторождений, сократить фонд простаивающих из-за низких дебитов скважин, увеличить коэффициент нефтеотдачи. Объективности ради следует сказать, что государство по просьбе нефтяных компаний проводило некоторые изменения и корректировки налогового законодательства. Они касались некоторых месторождений Восточной Сибири, Каспия, месторождений с высокой степенью выработанности. Однако такие точечные решения не могут заменить четкой системы.

Следует также иметь в виду, что нет двух одинаковых месторождений. Более того, каждый пласт имеет свою специфику. Что из этого следует? Из этого следует то, что усредненный подход к разработке месторождений сегодня совершенно не подходит. Нужны четкие модели разработки каждого нефтяного месторождения, участка, пласта. В нынешних условиях много вообще «нестандартных» по прежним понятиям залежей. Очевидно, что и система налогообложения должна учитывать всю эту специфику.

В Западной Сибири более 710 месторождений углеводородов. В разработке 230 месторождений, остальные либо подготовлены к разработке, либо находятся в стадии разведочных работ. По оценке многих специалистов, ввод новых месторождений без щадящего налогового режима невозможен. Действующая система налогообложения подавляет инвестиционную активность в сфере недропользования. Значительную роль в развитии экономики страны, в том числе нефтегазового сектора, могут сыграть программы освоения Восточной Сибири и Европейского Севера. Здесь могут быть на практике применены современные программно-целевые методы управления социально-экономическим развитием. Эти программы могут быть востребованы в качестве эффективных мер для улучшения всей нашей экономики. Однако реализация таких программ требует творческого отношения к системам налогообложения.

КАКИМ ОБРАЗОМ УСТРАНИТЬ ВСЕ ПРЕПЯТСТВИЯ НА ВЕРНОМ ПУТИ

Мы оцениваем положение в ТЭКе только в связи с главной задачей нашего общества – с доведением до логического конца начатых реформ экономики, превращением страны в процветающую державу. Соответственно, говоря о стратегии опережающего развития топливно-энергетического сектора экономики, мы рассматриваем это не как самоцель, а как инструмент решения главных стратегических задач России. Эксперты подчеркивают, что каждый процент прироста ВВП в климатических условиях России будет требовать энергозатрат больших, чем в США или Западной Европе. По оценкам специалистов, для требуемой сбалансированности запасов нефти и обеспечения стабильной работы отрасли с годовой добычей 400 млн т в год требуется инвестировать в нефтяной комплекс не менее 40 млрд долларов ежегодно.

Несмотря на благоприятную конъюнктуру цен на мировых рынках сырья сохраняется дефицит инвестиционных ресурсов. При высоком инвестиционном потенциале нефтегазового комплекса явно сдерживаются внутренние инвестиции. Весьма невелик приток иностранных инвестиций.

Поднимая разговор о долгосрочном сотрудничестве с иностранными инвесторами, нашими партнерами, мы понимаем, что инвестору выгодно и спокойно работать там, где сформированы стабильные, предсказуемые и прозрачные условия работы. Такая работа ведется в том числе и силами экспертов Союза нефтегазопромышленников России, прежде всего в рамках законодательного процесса. Мы делаем все возможное для формирования такой законодательной базы России, которая будет сориентирована на привлечение максимального объема отечественных и иностранных капиталов. Под этим углом зрения мы вновь и вновь возвращаем наш парламент к Налоговому кодексу, законодательству о недрах, Федеральному закону «О соглашениях о разделе продукции» и ряду других нормативных актов, том числе акцентируя внимание законодателей на необходимости закона о концессиях, отдельного свода законов о нефти и газе.

Союз нефтегазопромышленников России твердо стоит на позиции, что помимо включения в национальное законодательство общепринятых в мировой практике норм и положений, обеспечивающих неизменность законодательства на срок инвестирования, эти акты должны предусматривать ряд льгот для инвесторов при выполнении проектов освоения Восточно-Сибирского и Дальневосточного регионов. Это могут быть налоговые каникулы на определенный срок, допустим 5–10 лет, а также дифференциация налогового режима в зависимости от степени применения новых технологий, льготные нормы амортизационных списаний и др. Законодательством должны быть даны правовые гарантии в отношении государственного невмешательства в частный бизнес.

Сегодня активно ведется работа над проектом федерального закона «О недрах», в которой участвуют все нефтяные и газовые компании, общественные организации, имеющие отношение к нефтегазовому сектору. Работа идет...

Вот давайте осмыслим такие цифры... В 2010 году в мире в разведку и добычу углеводородов было вложено более 450 млрд долларов, то есть около 60 долларов на 1 т добытых углеводородов (нефть + газ). В ведущих компаниях (Шелл, Эксон, BP, Шеврон) эти вложения значительно выше и составляют 21–28 млрд долларов в год. У нас все вложения в добычу нефти в РФ около 20–25 млрд долларов. В США в 2010 году инвестиции в разведку и добычу нефти и газа составили 196 млрд долларов.

В генеральной схеме развития нефтяной промышленности на 10 лет предусматривается на проведение разведочных работ 240 млрд рублей бюджетных средств и 710 млрд рублей должны потратить нефтяные компании. Эти вложения недостаточны. Даже при нынешних ценовых показателях за эти инвестиции можно пробурить около 1 млн м разведочных скважин в год, что не обеспечит необходимый прирост запасов. А если учесть, что придется идти работать на шельфе, где затраты на порядок выше, то становится оче-

видным, что принятая в 2010 году стратегия развития отечественной геологии уже сейчас нуждается в пересмотре.

Российская Федерация обладает самым протяженным континентальным шельфом в мире, однако значительная и наиболее перспективная на нефть и газ часть этого шельфа приходится на замерзающие акватории с ледовым режимом, суровыми погодными-климатическими условиями и необустроенной береговой инфраструктурой. Освоение топливно-энергетического потенциала континентального шельфа РФ способно сыграть определенную стабилизирующую роль в динамике добычи нефти и газа, смягчая или нивелируя возможный спад уровней добычи, который прогнозируется рядом экспертов за счет истощения континентальных месторождений в период до 2030 года. По прогнозным оценкам уровней добычи, освоение углеводородного потенциала континентального шельфа может дать к 2020 году до 17% всего предполагаемого объема добычи нефти и не менее 21% всего объема добычи газа в стране, а к 2030 году соответственно 23 и 27%.

В 2006 году по заданию НИПИморнефть с участием ЦНИИ имени А.Н. Крылова Минтопэнерго России выполнил значительную работу, касающуюся прогноза уровней добычи по акваториям шельфа РФ до 2030 года с анализом и оценкой состояния научно-технических средств и береговой инфраструктуры. За основу была взята "Энергетическая стратегия России на период до 2020 года", и оценены необходимые инвестиции для изучения и освоения ресурсов.

На съезде Союза нефтегазопромышленников России делегаты приняли обращение к Президенту Российской Федерации, в котором отмечали, что усилия государства, направленные на модернизацию, должны не только согласовываться с каждодневными интересами самого государства, государственных исполнительных структур, частного бизнеса, граждан страны, но и всесторонне опираться на общественную инициативу.

Для успеха этого знаменательного начинания – всесторонней модернизации России – необходима широкая общественная поддержка этого процесса, соединение усилий государства и общества.

В настоящее время особенно актуальным становится вопрос масштабного привлечения общественных профессиональных организаций, объединений специалистов к широкому взаимодействию с государственными структурами. На наш взгляд, необходимо развернуть широкую работу по регламентированию организационных и правовых механизмов, по обеспечению реального взаимодействия органов исполнительной и законодательной власти с общественными некоммерческими организациями при подготовке и принятии экономико-хозяйственных, правовых решений. Следует искать решения основных проблем по следующим направлениям:

- дальнейшее совершенствование правил недропользования с использованием таких рычагов, как лицензии, инновационная, налоговая политика;
- стимулирование прироста запасов посредством налоговых преференций, изменение принципов получения лицензии на геологическое изучение недр, возвращение интереса субъектов Федерации к из-

учению своих территорий на принципах "второго ключа", возрождения геологической науки;

- упорядочение межкорпоративных отношений, создание благоприятных экономических условий для становления и развития малых и средних регионально ориентированных компаний, предметом деятельности которых должны стать малые и сложные месторождения минерального сырья;
- координация усилий центра и регионов, обеспечение их лучшего взаимодействия с минерально-сырьевым бизнесом, совершенствование системы управления деятельностью компаний нефтегазового комплекса;
- перевод законодательства в русло создания эффективной государственной системы управления, способной осуществить кардинальные изменения в нефтегазовом секторе экономики.

Таким образом, Союз нефтегазопромышленников России считает, что важнейшей политической и экономической задачей нынешнего периода по-прежнему является разработка и срочная реализация комплекса взаимосвязанных мер в производстве (добыче) и воспроизводстве минерально-сырьевой базы (геологии, сейсморазведке). Такие меры должны стать предпосылкой для решения следующих задач: создания экономических условий для технического перевооружения, привлечения отечественных и зарубежных инвестиций в отрасли, производящие главные экспортные продукты в стране.

Каковы корпоративные рекомендации в решении всех этих проблем с учетом национальных стратегических интересов? В первую очередь, отрасли нужны логически выверенные правовые механизмы и разумная государственная политика. Кроме того, рыночные отношения требуют новой формы природопользования. Мне кажется, сегодня не только в России, но и во всем мире существует обеспокоенность тем, на каком техническом уровне, насколько эффективно используются природные ресурсы в интересах нынешнего и будущего поколений.

О ЗАДАЧАХ ОБЪЕДИНЕНИЯ НЕФТЕГАЗОПРОМЫШЛЕННИКОВ РОССИИ

Одним словом, противоречия интересов нефтегазовых компаний и различных государственных институтов власти, активно влияющих на стратегическую политику государства, налицо, и наша главная задача – свести их к минимуму. Союз нефтегазопромышленников России и занимается этими вопросами. Мы являемся общественной организацией, не несущей формальной ответственности за состояние дел в отрасли. Но наш союз – это объединение профессионалов нефтегазовой отрасли российской экономики. А любое объединение становится серьезной силой, если оно ставит перед собой достойные и большие цели, отвечающие интересам и чаяниям больших групп людей и общества.

Именно профессиональная этика и государственный подход к своим задачам заставляют нас критично оценивать действия нефтегазопромышленников, менеджеров некоторых компаний. Вот, к примеру, факт варварского отношения к недрам. Для поддержания плановых объемов добычи нефти

продолжается нерациональная выборочная выемка запасов, лучших по качеству или условиям освоения, ведущая к преждевременному списанию остающихся запасов и снижению их извлечения из недр. По данным Российской академии наук, за последние годы добывающими компаниями без достаточных на то оснований снято с государственного баланса более 5 млрд т разведанных запасов нефти. В мире по пальцам можно пересчитать страны, которые имеют такой объем запасов.

Союз нефтегазопромышленников с этим нещадно борется. Приходится думать (и других заставлять) о том, что мы оставим потомкам. Борется и с другим явлением “рыночных отношений”. Сегодня добыча часто превышает те проектные уровни, которые записаны в документах разработки месторождений. Некоторые эксперты сходятся во мнении, что мы добываем примерно на 100 млн т больше, чем это разрешено лицензиями и проектами разработки месторождений.

Важнейшим направлением деятельности Союза нефтегазопромышленников России является участие в законодательном процессе. Союз участвует в подготовке всех законопроектов, касающихся нефтегазового комплекса. На основании мнений нефтяных и газовых компаний эксперты и аналитики нашего объединения вырабатывают консолидированную позицию, а также участвуют в разработке стратегии сбалансированного привлечения инвестиционных средств из отечественных и зарубежных источников для нефтегазового комплекса, готовят предложения об изменениях и дополнениях в налоговую систему, о совершенствовании ценообразования в отраслях комплекса. Вообще, мы стремимся к тому – и я не устаю это повторять, – чтобы вошло в правило: правительственные политико-хозяйственные документы не принимают форму законов и указов без предварительного их обсуждения и согласования с общественными объединениями промышленников.

И рекомендации, и предложения совета Союза нефтегазопромышленников России по многим вопросам готовились для дальнейшего использования при подготовке правительственных решений, в законодательской деятельности. Активно и конструктивно совет СНП участвовал в разработке Энергетической стратегии России до 2020 года, новой стратегии до 2030 года. В СНП разработана специальная программа реализации решений Киотского протокола.

В составе Межотраслевого совета по стандартизации СНП активно участвует в разработке нормативно-технической документации в нефтегазовом комплексе России. Считаю это очень важным моментом, одной из наших главных задач. Ведь промышленное производство, а особенно предприятия топливно-энергетического комплекса, является сферой повышенной промышленной опасности. Газовые и нефтяные скважины, трубопроводы, предприятия нефтехимии и нефтепереработки, гидроэлектростанции и т.д. являются значительными потенциальными источниками создания различных аварий и катастроф техногенного характера. Общий вопрос: что делать для того, чтобы противостоять возможным рискам техногенных катастроф и аварий? Вывод первый: нужна масштабная модернизация по общим правилам, выполненным государством, и под неукоснительным техническим и технологическим контролем. Вывод второй: необходимо совершенствовать правовую политику в государстве.

Особое внимание необходимо уделить существующему Федеральному закону “О техническом регулировании”.

Раньше – в советские времена – в стране существовали строгие правила соблюдения техники безопасности, стройная система стандартизации, которая предъявляла высокие требования к выпускаемой продукции, промышленной безопасности. Несоблюдение всего этого сурово каралось по закону. Либерализация всех сфер нашей жизни в постсоветский период прямым образом затронула и область обязательных норм и правил. Сегодня мы в составе Межотраслевого совета по стандартизации стараемся выправить в некотором роде “провальную” ситуацию, одновременно внедряя мысль в среду законодателей, что совершенствование нормативной базы, ее поддержка и сопровождение, включая разработку методических рекомендаций, должны осуществляться комплексно, под контролем опытных специалистов по всем сферам деятельности российской промышленности, в том числе и нефтегазового комплекса.

Особое внимание совет СНП уделяет вопросам повышения уровня использования недр: при СНП создана специальная группа экспертов по теме повышения коэффициента нефтеотдачи в отечественном топливном комплексе.

Среди наших задач также пропаганда научно-технического, технологического прогресса и опыта. Это прежде всего международные отраслевые выставки, конгрессы и семинары, научно-практические конференции, на которых традиционно вырабатываются корпоративные рекомендации, предложения для Правительства РФ, Федерального Собрания РФ.

Что важно: по всей палитре тем Союз нефтегазопромышленников России взаимодействует с Правительством Российской Федерации, представительными органами власти субъектов Российской Федерации, Федеральным Собранием Российской Федерации. Союз нефтегазопромышленников России активно сотрудничает с Торгово-промышленной палатой РФ, Советом союзов и ассоциаций, осуществляющих деятельность в сфере нефтяной и газовой промышленности России, Российским союзом промышленников и предпринимателей, Российским союзом нефтегазостроителей, Российским союзом товаропроизводителей, Союзом нефтеэкспортеров России, Союзом производителей нефтегазового оборудования, НП “Горнопромышленники России”, Национальным институтом нефти и газа и другими организациями.

На совместных научно-практических конференциях, круглых столах, форумах с привлечением широкого круга специалистов, представителей науки и управленческого состава производственных компаний, ведущих министерств и ведомств мы обсуждаем все актуальные вопросы и проблемы сегодняшнего и завтрашнего дня, вырабатываем единое мнение, готовим рекомендации и предложения для высших кругов власти, для законодательных органов.

Для проведения экспертиз Союз нефтегазопромышленников России привлекает высококвалифицированных специалистов Института государства и права РАН, Института рынка РАН, ВНИИ внешних экономических связей Минэкономразвития России, Института нефти и газа РАН, Российского государственного университета нефти и газа имени И.М. Губкина и других научных учреждений.

Никакой ум менеджера не заменит знания и опыт специалиста.

УЧЕТ СОСТОЯНИЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ ПРИРОДНОЙ СРЕДЫ НА РАЗЛИЧНЫХ ЭТАПАХ ОСВОЕНИЯ УГЛЕВОДОРОДНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ В АРКТИКЕ

Евгений Уарович Миронов
РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА
ЛЕДОВОГО РЕЖИМА И ПРОГНОЗОВ
ГНЦ «АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ»,
ДОКТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАУК



РОСТ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ В ОСВОЕНИИ ШЕЛЬФОВЫХ НЕФТЕГАЗОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ И БЫСТРОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ОБЪЕМОВ ТРАНСПОРТИРОВКИ УГЛЕВОДОРОДНОГО СЫРЬЯ В АРКТИЧЕСКИХ МОРЯХ РОССИИ НАРЯДУ С СУРОВЫМИ ПРИРОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ И УЯЗВИМОСТЬЮ ЭКОСИСТЕМ ПРЕДОПРЕДЕЛЯЮТ НЕОБХОДИМОСТЬ УЧЕТА ЛЕДОВОЙ И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ НА РАЗЛИЧНЫХ СТАДИЯХ ОСВОЕНИЯ.

ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ИНЖЕНЕРНЫХ СООРУЖЕНИЙ ИМЕЮТ СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К СОСТАВУ И ДИСКРЕТНОСТИ ПРОГНОСТИЧЕСКОЙ ЛЕДОВОЙ И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ.

УЧЕТ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ФАКТИЧЕСКОЙ И ПРОГНОСТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ ПОЗВОЛЯЕТ ОБЕСПЕЧИВАТЬ КАК БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ МОРСКИХ ОПЕРАЦИЙ, ТАК И ПРИНЯТИЕ ОПТИМАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ ПРИ ПЛАНИРОВАНИИ РАБОТ И, КАК СЛЕДСТВИЕ, МАКСИМАЛЬНУЮ ЭКОНОМИЮ МАТЕРИАЛЬНЫХ И ФИНАНСОВЫХ ЗАТРАТ.

В соответствии с Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу особенностями Арктической зоны Российской Федерации, оказывающими влияние на формирование стратегической государственной политики в Арктике, являются:

- экстремальные природно-климатические условия, включая наличие дрейфующего ледяного покрова в арктических морях в течение большей части года;
- низкая устойчивость экологических систем, определяющих биологическое равновесие и климат Земли, и их зависимость даже от незначительных антропогенных воздействий.

В последние годы произошла резкая активизация работ по освоению углеводородных месторождений на континентальном шельфе арктических морей с участием российских и зарубежных компаний. Освоение шельфовых месторождений в Арктике существенно зависит от суровых климатических условий и наличия ледяного покрова¹. Среди факторов окружающей среды, имеющих особенно сильное влияние на конструкцию и производство элементов инфраструктуры проектов, а также на эксплуатационную деятельность, следует выделить температуру воздуха, ветер, волны, течения, штормовой нагон воды, морской лед и опасные ледяные образования (айсберги, стамухи, многолетние ледяные поля и др.).

На разных стадиях освоения нефтяных и газоконденсатных месторождений на шельфе арктических морей необходимо учитывать наличие морского льда, который является наиболее опасным среди других природных факторов (поэтому в дальнейшем будем рассматривать в основном ледовую информацию). В настоящее время выделяют следующие стадии освоения шельфовых месторождений:

- концептуальная – принятие стратегии разработки месторождения и оценка экономической эффективности (ТЭС, ТЭР, ТЭО и другие разработки);
- рабочее проектирование – состоит из предынвестиционной и инвестиционной фазы освоения месторождения;
- строительство – обычно проводится в безледный период и включает морские операции по буксировке специальных объектов;
- эксплуатация гидротехнических сооружений и морской транспортной системы.

ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ И ВИДЫ ЛЕДОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

Перечень основных характеристик ледяного покрова, необходимых при планировании, проектировании и строительстве, определяется соответствующими ведомственными документами (ВСН-84, СТН-93, СНИП, СП-2004 и др.). Однако реальное начало освоения нефтегазовых месторождений на шельфе Охотского и Баренцева морей показало, что требуется уточнение этого перечня и специализация ледо-

вой информации с учетом природных особенностей и типов производственной деятельности.

Ледовая информация подразделяется на режимную (климатическую), фактическую (диагностическую) и прогнозную. Источниками режимной ледовой информации служат архивные материалы многолетних регулярных наблюдений, расчеты ледовых параметров и новые натурные измерения, полученные в специальных экспедициях. На различных стадиях требуется следующая ледовая информация²:

- для технико-экономических соображений и технико-экономических решений достаточно фоновой информации о средних и экстремальных значениях основных параметров ледового режима на основе архивных данных;
- для технико-экономического обоснования требуется статистический анализ имеющихся данных и оценка значений параметров ледового режима с вероятностью 1 раз в 10, 50 и 100 лет;
- для стадии рабочего проектирования необходимо проведение специальных экспедиций в течение пяти лет в районе предполагаемого строительства сооружений, уточнение вероятностных оценок редкой повторяемости с учетом новых измерений и получение новых параметров, необходимых для проектирования. В этот период совершенствуются математические и физические модели эволюции ледяного покрова и воздействия льда на сооружения на основе новых натуральных данных и рассчитываются необходимые для проектирования параметры;
- для стадии строительства требуется оперативная текущая и прогнозная ледовая информация, включая опасные и неблагоприятные для строительства ледовые явления;
- для стадии эксплуатации требуется система специализированного мониторинга и прогнозирования ледовых условий, отвечающая всем требованиям к безопасности, снижению риска и эффективности производственной деятельности, включая функционирование морской транспортной системы.

Эффективность производственных работ на Арктическом шельфе во многом зависит от полноты использования, достаточной точности определения параметров ледового режима и ориентации инженерных решений на оптимальный вариант. При этом надо учитывать главные свойства ледяного покрова: постоянную пространственно-временную изменчивость параметров ледяного покрова и типовые сезонные изменения ледовых условий в однородных локальных районах. Первое свойство определяет достаточность количества исходных данных и временной период их осреднения. Второе свойство определяет пространственный масштаб однотипных сезонных изменений ледовых условий.

Режимная информация о параметрах ледового режима необходима для разных стадий концептуального планирования (выбор типа конструкции, места терминала, варианта трассы трубопровода и др.) и проектирования со-

1. Изменчивость природных условий в шельфовой зоне Баренцева и Карского морей / под ред. А.И. Данилова, Е.У. Миронова, В.А. Спичкина. СПб.: Изд. ААНИИ, 2004.

2. Миронов Е.У. Ледовые условия в Гренландском и Баренцевом морях и их долгосрочный прогноз. СПб.: Изд. ААНИИ, 2004.

оружий. На стадии проектирования важным является учет воздействия ледяного покрова на сооружение для принятия оптимальных инженерных решений и обеспечения рентабельности проекта.

При подготовке проектной документации на разных стадиях освоения месторождений, кроме стандартной режимной информации, требуются следующие виды специализированной ледовой информации:

- оценки сроков наступления ледовых явлений с вероятностью 1 раз в N лет;
- оценки экстремальных значений (1 раз в N лет) основных параметров ледового режима;

обычно используют статистический аппарат, разработанный Э. Гумбелем.

Для получения полей пространственного распределения параметров ледового режима обычно применяется классификация ледовых условий для однородных районов моря. При использовании всей акватории может нарушаться однородность района, в результате происходит пространственное сглаживание, при котором уменьшается достоверность среднего значения, стандартного отклонения и, следовательно, искажаются оценки экстремальных значений. Пространственная и генетическая однородность выделенных районов (зон, участков) наи-



ИНЖЕНЕРНЫЕ ЛЕДОВЫЕ ИЗЫСКАНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЛЕДОКОЛА И ВЕРТОЛЕТА

- оценки экстремальных границ распространения припая, кромки льда и других характеристик ледовых условий;
- поля пространственного распределения ледяного покрова для различных типов развития ледовых процессов, включая экстремально тяжелый тип;
- оценки вероятности возникновения опасных ледовых явлений (интенсивный дрейф и сжатие льдов, обледенение и др.);
- оценки вероятности нахождения в локальном районе опасных ледяных образований (айсбергов, стамух, многолетних ледяных полей).

Возможны две основные формы предоставления ледовой информации – в виде полей (карт) пространственного распределения характеристик и в виде таблиц значений, характеризующих параметр ледяного покрова в точке или локальном районе.

Для оценки экстремальных значений в точке или локальном районе обычно используются многолетние наблюдения на расположенной поблизости гидрометеорологической станции или на основе выборки данных из набора карт ледовой разведки. В случае слабого освещения наблюдениями локального района возможно использование модельных расчетов по ретроспективным гидрометеорологическим данным для всей акватории моря или его части. Для расчета экстремальных значений 1 раз в N лет



РАБОТА В ЛЕДОВЫХ УСЛОВИЯХ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА ВАРАНДЕЙ В ПЕЧОРСКОМ МОРЕ

более полно обеспечивает репрезентативность расчетных статистических характеристик.

ОРГАНИЗАЦИЯ МОНИТОРИНГА ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ И ПРОВЕДЕНИЕ ИНЖЕНЕРНЫХ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ ИЗЫСКАНИЙ

В малоизученных акваториях (большинство районов арктического шельфа) необходима установка дополнительных измерительных датчиков, которые позволят осуществлять мониторинг параметров окружающей среды. К ним, в частности, относятся автоматические метеорологические станции, автономные буйковые станции с измерителями течений, уровня моря и волнения, автономные станции с измерителями дрейфа льда и рельефа нижней поверхности льда и др. Кроме того, необходимо проведение спутникового мониторинга подстилающей поверхности (температура воды, распределение ледяного покрова и айсбергов).

В соответствии с нормативными документами инженерные ледовые и гидрометеорологические изыскания проводятся в течение пяти лет до начала проектных работ. Инженерные гидрометеорологические изыскания проводятся

в летний период и включают целый комплекс измерений океанологических (температура и соленость воды, течения, уровень моря, волнение и др.) и метеорологических (температура в приповерхностном слое, направление и скорость ветра, видимость, влажность и др.) параметров.

Инженерные ледовые изыскания проводятся в зимний период, обычно с использованием ледокола и вертолета (фото 1), и включают комплекс измерений параметров состояния ледяного покрова, таких как:

- толщина льда и размеры ледяных полей;
- морфометрические характеристики торосов и стамух;
- физико-механические свойства льда;



3

**ЛЕДОВАЯ ПРОВОДКА КРУПНОТОННАЖНОГО ТАНКЕРА
ПО РЕКОМЕНДОВАННОМУ ОПТИМАЛЬНОМУ МАРШРУТУ**

- скорость и направление дрейфа льда;
- районы продуцирования айсбергов и их размеры;
- скорость и направление дрейфа айсбергов.

Полученные новые натурные гидрометеорологические и ледовые данные обрабатываются, анализируются и используются для верификации математических моделей и получения уточненных экстремальных значений (1 раз в N лет) параметров, которые в качестве исходных данных применяются при проектировании.

Один из успешных примеров проектирования и строительства с учетом особенностей параметров ледяного покрова – морской терминал Варандей в Печорском море, сооруженный для вывоза нефти танкерным флотом из Тимано-Печорской провинции (фото 2).

На этапе строительства и эксплуатации стационарных платформ, терминалов или трубопроводов наиболее важными задачами являются снижение риска от воздействия опасных ледовых явлений³ при проведении морских

операций и принятие оптимальных решений при планировании морских операций.

Учет специализированной фактической и прогностической ледовой информации позволит обеспечить как безопасность проведения морских операций, так и принятие оптимальных решений при планировании работ и, как следствие, максимальную экономию материальных и финансовых затрат.

Этапы строительства и эксплуатации инженерных сооружений имеют специфические требования к составу и дискретности прогностической ледовой и гидрометеорологической информации.

Мониторинг состояния ледяного покрова для различных стадий разработки углеводородных месторождений является элементом специализированного ледового обеспечения морских операций. Мониторинг ледяного покрова предусматривает регулярный сбор, обработку, анализ и распространение текущей информации о ледовых условиях в районе месторождения, вблизи морского терминала и на пути движения судов для обеспечения безопасности и экономической целесообразности морских операций, а также экологической безопасности локального района.

Информация, получаемая в ходе мониторинга и специализированного ледового обслуживания, должна обеспечивать:

- безопасную эксплуатацию стационарной добывающей платформы, морского терминала и танкерного флота в ледовых условиях (фото 3);
- возможность принятия оперативных решений по организации, планированию и управлению морскими операциями при условии их безопасности и экономической целесообразности;
- оценку изменения и развития ледовой ситуации под воздействием текущих и ожидаемых гидрометеорологических условий и возможность рекомендовать оптимальный вариант плавания;
- экологическую безопасность локального района при возникновении опасных ледовых явлений и их воздействии на терминал и танкерный флот.

Специализированные системы гидрометеорологического обеспечения танкерного флота разработаны ААНИИ и уже несколько лет успешно функционируют в районе терминалов Де-Кастри и Варандей.

Рост деловой активности в освоении шельфовых нефтегазовых месторождений и быстрое увеличение объемов транспортировки углеводородного сырья в арктических морях России наряду с суровыми природно-климатическими условиями и уязвимостью экосистем определяют необходимость учета ледовой и гидрометеорологической информации на различных стадиях освоения.

3. Опасные ледовые явления для судоходства в Арктике / под ред. Е.У. Миронова. СПб.: Изд. ААНИИ, 2010.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Анатолий Васильевич Шевчук

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА
ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ
ПО ВОПРОСАМ ЭКОЛОГИИ
И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ,
ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



РЕШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АРКТИКИ МОЖЕТ БЫТЬ ДОСТИГНУТО ТОЛЬКО В РЕЗУЛЬТАТЕ СВОЕВРЕМЕННОЙ И ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ЧЕТКО РАНЖИРОВАННЫХ, НАУЧНО ОБОСНОВАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ С СООТВЕТСТВУЮЩИМ ОБЪЕМОМ ФИНАНСИРОВАНИЯ.

СНИЖЕНИЕ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ НА ОСТРОВАХ АРХИПЕЛАГА ЗЕМЛЯ ФРАНЦА-ИОСИФА, В ТОМ ЧИСЛЕ В ЧАСТИ ЛИКВИДАЦИИ ПРОШЛОГО ЭКОЛОГИЧЕСКОГО УЩЕРБА И РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ В СФЕРЕ ОБРАЩЕНИЯ С ОТХОДАМИ, СОХРАНЕНИЯ И ВОССТАНОВЛЕНИЯ БИОРАЗНООБРАЗИЯ, ТРЕБУЕТ СИСТЕМНОЙ УВЯЗКИ ИХ ПО СРОКАМ, РЕСУРСАМ И ФОРМАМ УПРАВЛЕНИЯ НА СРЕДНЕСРОЧНУЮ ПЕРСПЕКТИВУ С ВЫДЕЛЕНИЕМ ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ. ВЫПОЛНЕНИЕ ДАННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПОЗВОЛИТ ТАКЖЕ ОТРАБОТАТЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ, ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АРКТИКИ.

Арктика – один из немногих регионов Земли, где природа сохранилась в первозданном виде. В то же время Арктика – один из самых уязвимых в экологическом отношении регионов мира. К значительным естественным колебаниям природно-климатических условий этой зоны в последние десятилетия добавилось антропогенное воздействие. Примером негативного воздействия на окружающую среду в высокоширотном Арктическом регионе России являются результаты военной и иной деятельности на островах архипелага Земля Франца-Иосифа.

В настоящее время на островах архипелага отсутствует хозяйственная и промысловая деятельность. Рассматриваемая территория практически необитаема, там нет постоянно живущего или сезонного населения, что обусловило образование локальных источников загрязнения и других видов негативного воздействия на окружающую среду на фоне относительно нетронутых природных комплексов.

В период активного освоения Арктики во второй половине XX века на территории островов архипелага Земля Франца-Иосифа сформировалась очаговая инфраструктура объектов оборонного комплекса, гидрометслужбы и научно-исследовательских учреждений.

В целом экологическая обстановка на островах архипелага Земля Франца-Иосифа удовлетворительная, однако некоторые острова в большей или меньшей степени загрязнены. В период с начала 1950-х до начала 1990-х годов на островах было организовано несколько объектов военного назначения и пограничных объектов. С начала 1990-х годов все эти объекты, за исключением погранзаставы Нагурское, были закрыты. В силу исключительно высоких транспортных расходов объекты при закрытии должным образом не консервировались, оборудование и материалы в большинстве случаев не вывозились.

Зоны бывшего хозяйственного использования на территории архипелага стали очагами загрязнения и нарушения естественного ландшафта. Загрязнение носит локальный характер и является следствием функционирования выведенных из эксплуатации объектов Минобороны России, завершивших работу полярных станций, научно-исследовательских стационаров и баз. На территории островов архипелага остались тысячи тонн нефтепродуктов и ГСМ в бочках и резервуарах, брошенное оборудование и пришедшая в негодность транспортная техника, остатки зданий и сооружений хозяйственно-бытового назначения.

Заброшенные и законсервированные объекты различной степени сохранности сопровождают свалки производственных, строительных и бытовых отходов. Часть емкостей подверглась коррозии, что привело к протечкам ГСМ. Дальнейшее неизбежное разрушение тары может привести к массовому сбросу ГСМ в окружающую среду и подвергнуть загрязнению обширные районы в масштабах, значительно превышающих локальный уровень.

Основные очаги загрязнения окружающей среды размещены в следующих местах: о-в Рудольфа, бухта Теплиц; о-в Гофмана; о-в Грэм-Белл, северная часть п-ова Холмистый; о-в Хейса, мыс Обсерваторский; о-в Гукера, бухта Тихая; о-в Земля Александры, район бухты Северной; о-в Циглера, район мыса Брайса.

В частности, на о-ве Земля Александры из 3,1 кв. км обследованной площади 2,55 кв. км (82%) засорены и имеют нарушения почвенно-растительного слоя. Содержание нефтепродуктов в грунте на отдельных участках превышает предельно допустимую концентрацию (ПДК) в 200 и более раз, а среднее суммарное содержание полициклических ароматических углеводородов в 2–8 раз. Площадь участков с нарушенными территориями на о-ве Гофмана – 0,46 кв. км (7,5% обследованной площади), на о-ве Грэм-Белл – 7,1 кв. км (71% обследованной площади).

По предварительным оценкам, на общей площади более 42 тыс. га оставлено большое количество техники и оборудования, а также до 40 тыс. т нефтепродуктов и смазочных материалов. Существующий высокий риск возникновения и распространения загрязнения компонентов природной среды нефтепродуктами, тяжелыми металлами и стойкими органическими загрязнителями требует незамедлительных мер по ликвидации (утилизации) нефтепродуктов и тары, в первую очередь бочек, других источников загрязнений, и реабилитации загрязненных территорий.

Ранее проведенные выборочные геоэкологические обследования территорий выведенных из эксплуатации объектов Минобороны России на о-вах Земля Александры, Гофмана, Грэм-Белл и др. позволяли сделать однозначный вывод о наличии загрязнения и деградации почв. Вместе с тем результаты ранее выполненных исследований являлись недостаточными для организации крупномасштабных работ по ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10.08.1998 №919 была утверждена Федеральная целевая программа “Мировой океан”, включающая в том числе подпрограмму “Освоение и использование Арктики”, одной из задач которой является снижение размера ущерба, который наносится окружающей среде в связи с расширением экономической деятельности, и восстановление природной среды в Российской Арктике. Однако предусмотренные подпрограммой мероприятия направлены в основном на подготовку научного обоснования и методологической базы по оценке состояния окружающей среды российской части Арктики и направлений ликвидации прошлого экологического ущерба, а не на реализацию конкретных инвестиционных проектов по предотвращению и минимизации загрязнения окружающей среды Арктической зоны.

В соответствии с Планом мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утвержденных Президентом Российской Федерации 18.09.2008 №Пр-1969, федеральным органам исполнительной власти поручено осуществить формирование комплексной программы фундаментальных и прикладных исследований, направленных на расширение и углубление представлений о состоянии и изменениях природной среды и климата Арктической зоны Российской Федерации и Арктики в целом. При этом подпрограммой “Исследование природы Мирового океана” предусмотрено лишь выполнение мероприятия “Комплексные исследования процессов, харак-

теристик и ресурсов морей западной части Арктики и Балтийского моря”, что не позволяет обеспечить необходимый объем финансирования фундаментальных и прикладных исследований в Арктической зоне Российской Федерации.

В плане реализации Климатической доктрины Российской Федерации, утвержденной распоряжением Президента Российской Федерации от 17.12.2009 №861-рп, уделяется особое внимание Арктике, в том числе архипелагу Земля Франца-Иосифа, как с научной, так и с природоохранной точек зрения.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 23.04.1994 был создан арктический федеральный заказник с морскими или выходящими на побережье участками – “Земля Франца-Иосифа” с площадью наземной части 1600 тыс. га, площадью морской части 2600 тыс. га.

Государственный природный заказник федерального значения “Земля Франца-Иосифа” является комплексным и образован в целях сохранения и поддержания экологического баланса, воспроизводства природных ресурсов, сохранения историко-культурного наследия на островах архипелага, сохранения природных комплексов в естественном состоянии, прежде всего мест залегания в берлоги белых медведей, лежбищ моржей, птичьих базаров, колоний обыкновенной гаги и белой чайки, районов полыней, являющихся важным местом нагула белых медведей, ластоногих и китообразных, а также мест сбора корма морскими птицами.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15.06.2009 №821-р учрежден национальный парк “Русская Арктика”, отнесенный к ведению Минприроды России. Общая площадь национального парка – 1426 тыс. га, включая земли запаса площадью 632 090 га в Архангельской области (северная часть о-ва Северный архипелага Новая Земля и прилежащие острова) и земли водного фонда площадью 793 910 га. Для обеспечения деятельности нацпарка распоряжением Правительства Российской Федерации от 11.12.2010 №2250-р создано федеральное государственное бюджетное учреждение “Национальный парк “Русская Арктика”, предметом и целями деятельности которого определено сохранение и восстановление уникальных и типичных природных комплексов и объектов, расположенных на территории национального парка, экологическое просвещение населения, разработка и внедрение научных методов охраны природы, осуществление экологического мониторинга, создание условий для регулируемого туризма и отдыха.

В проект подпрограммы “Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации на 2012–2020 годы” государственной программы Российской Федерации “Региональная политика и федеративные отношения” включено мероприятие “Обеспечение экологической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации” с реализацией в 2014–2020 годах. В его рамках предусмотрены следующие работы: “Экологическая реабилитация мест базирования воинских частей и других объектов Вооруженных Сил, оставленных в результате их сокращения, реформирования, технического перевооружения и по другим причинам” и “Ликвидация прошлого экологического ущерба на островах архипелага Земля Франца-Иосифа, накопленного за предыдущие периоды”.

Кроме того, предусмотрено: внедрение новых технологий, в том числе для очистки территорий островов, прибрежных зон и акваторий арктических морей от антропогенных загрязнений; проведение научных исследований по оценке номенклатуры и количественных характеристик негативных воздействий (рисков) на окружающую среду; проведение прогнозных оценок типов и количества образующихся опасных отходов, выбросов вредных веществ; создание технологии сбора и переработки накопленных опасных отходов в условиях арктического побережья с использованием модульного транспортабельного комплекса.

Вместе с тем, с учетом нагрузки на окружающую среду в результате текущей хозяйственной деятельности, первоочередного решения требуют вопросы сокращения и ликвидации прошлого экологического ущерба, в том числе на островах архипелага Земля Франца-Иосифа. Решение экологических проблем российской части Арктики может быть достигнуто только в результате своевременной и эффективной реализации системы четко ранжированных, научно обоснованных мероприятий с соответствующим объемом финансирования.

Таким образом, снижение негативного воздействия на окружающую среду на островах архипелага Земля Франца-Иосифа, в том числе в части ликвидации прошлого экологического ущерба и решения проблем в сфере обращения с отходами, сохранения и восстановления биоразнообразия, требует системной увязки их по срокам, ресурсам и формам управления на среднесрочную перспективу с выделением первоочередных мероприятий на ближайшие годы. Выполнение данных мероприятий позволит также отработать технологические, организационные и экономические аспекты решения проблем обеспечения экологической безопасности в российской части Арктики.

Реализация предусмотренных мероприятий предполагается путем включения их в государственные программы Российской Федерации “Охрана окружающей среды” и “Воспроизводство и использование природных ресурсов”, а также подпрограмму “Экономическое и социальное развитие Арктической зоны Российской Федерации на 2012–2020 годы” государственной программы Российской Федерации “Региональная политика и федеративные отношения”.

Правительство Российской Федерации поручило Минэкономразвития России, Минприроды России и Минфину России подготовить соответствующие предложения по очистке территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа.

Предполагалось, что работы будут осуществлены в течение 2011–2013 годов. Основанием для разработки станет госзаказ, который может быть выполнен в рамках ФЦП “Экологическая безопасность (2012–2020 годы)”, находящейся еще в стадии разработки, или через ФЦП “Мировой океан”.

В мае – июне 2012 года Минприроды России проведен конкурс по теме “Разработка проекта работ по очистке загрязненных территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа” (осуществление работ в 2011 году). Победителем конкурса стал Совет по изучению производительных сил Минэкономразвития России и РАН.

Согласно техническому заданию основной целью работ 2011 года являлась разработка методологии и подготовка проекта предстоящих работ по очистке загрязненных

территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа. В 2012 году были осуществлены следующие этапы:

- разработка концепции организации и реализации работ по очистке загрязненных территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа;
- экспедиционное экологическое обследование загрязненных территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа;
- разработка программы ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа на 2011–2020 годы, а также подготовка перечня первоочередных мероприятий программы на 2012–2013 годы.

Рассмотрим более подробно каждый из вышеназванных этапов.

На первом этапе была определена методология очистки загрязненных территорий и удаления отходов экологически безопасными способами, подготовлены предварительные рекомендации по способам и средствам очистки территорий и удаления отходов, разработана программа экспедиционного обследования и первоочередных мероприятий по подготовке экспедиции, получены необходимые согласования и разрешения.

В качестве отчетных материалов были представлены: проект концепции организации и реализации работ по ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа, программа экспедиционного геоэкологического обследования загрязненных территорий и первоочередных мероприятий по подготовке экспедиции, отчет о выполнении работ по подготовке экспедиции, необходимые согласования и разрешения.

На втором этапе была получена наиболее полная и достоверная информация об источниках негативного воздействия и экологической обстановке на островах архипелага Земля Франца-Иосифа, проведены систематизация и обобщение данных о загрязненных территориях, получена фактографическая основа для разработки программы и проекта производства работ по ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа, отработаны методы ликвидации источников негативного воздействия.

Среди отчетных материалов: отчет “Экспедиционное геоэкологическое обследование загрязненных территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа”; технический отчет “Ликвидация репрезентативного источника негативного воздействия”.

На третьем этапе были разработаны программа ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа и проект производства работ.

Среди отчетных материалов – доработанная Концепция организации и реализации работ по ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа, Программа ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа на 2012–2020 годы с первоочередными мероприятиями на 2012–2013 годы, проект производства работ для

реализации в 2012–2013 годах, проект технического задания на работы 2012–2013 годов.

Второй этап был наиболее сложным. Был разработан общий график работы экспедиции в рамках выполнения темы. В короткие сроки было подготовлено все необходимое для экспедиции (транспорт, снаряжение, проживание, питание, охрана от белых медведей и пр.). При этом следует учесть, что специфическими особенностями экспедиционного обследования островов архипелага Земля Франца-Иосифа являются:

- значительная разбросанность территории островов;
- сжатость сроков выполнения обследования (июль – сентябрь 2011 года);



АЙСБЕРГ У БЕРЕГОВ АРХИПЕЛАГА ЗЕМЛЯ ФРАНЦА-ИОСИФА

- выполнение работ в высоких арктических широтах;
- опасность со стороны белых медведей.

В работе экспедиции приняли участие специалисты СОПС, ЗАО “Полиинформ” (г. Санкт-Петербург), ФГБУ Национальный парк “Русская Арктика” (г. Архангельск), фирмы “Адиком Системс” (г. Москва), ГИН РАН (г. Москва). Партнерами по организации экспедиции, жизнеобеспечению ее членов (включая логистику, жизнеобеспечение и охрану от белых медведей), предоставлению услуг в части обработки анализов проб, информационно-аналитическому обеспечению и пр. выступили: Северное управление гидрометслужбы (г. Архангельск), ГИН РАН, фирма “Арктик-Консалтинг-Сервис” (г. Архангельск), филиал ЦЛАТИ по Архангельской области, Двинско-Печорское бассейновое водное управление.

К 22 сентября текущего года члены экспедиции со всех островов, где проходили полевые работы в рамках проекта, были доставлены в порт г. Архангельска. Примечательно, что в этот день в городе начал свою работу Арктический форум, на котором на самом высоком уровне участники обсуждали проблемы Арктики, в том числе проблемы экологии. Возвращение нашей экспедиции, по сути, явилось демонстрацией практической деятельности Правительства России, Минприроды России в части экологической реабилитации загрязненных зон этого уникального природного комплекса.

Относительно содержательной части полевых работ следует отметить, что она была определена еще на первом этапе и ориентирована на проведение геоэкологического

обследования загрязненных островов и отработку отдельных технологий по утилизации отходов.

В рамках экспедиционного геоэкологического обследования:

1. Выполнено рекогносцировочное обследование островов с загрязненными территориями.
2. Определено местоположение и площадь загрязненных территорий, подлежащих очистке на о-вах Земля Александры, Грэм-Белл, Гофмана, Гуккера, а также дистанционно (с использованием данных аэрофотосъемки и иной информации) сделан анализ экологического состояния о-вов Рудольфа, Циглера и Хейса.



"ХОЗЯЕВА" АРХИПЕЛАГА

3. Составлен перечень и дана оценка состояния основных источников загрязнения на каждой загрязненной территории, в том числе:
 - места хранения горюче-смазочных материалов и тары из-под них, включая бочкотару, резервуарные парки, единичные емкости, в том числе емкости с отработанными нефтепродуктами;
 - места размещения рассредоточенного на территории металлолома, включая авиа- и автотехнику, локаторные станции и др.;
 - свалки промышленных и бытовых отходов;
 - объекты инженерной инфраструктуры, включая трубопроводы и эстакады;
 - здания и сооружения производственного и гражданского назначения и т.д.
4. Определены объемы, масса выявленных отходов, являющихся источниками химического загрязнения почв и грунтов и захламления земель.

Основные исследования по о-вам Земля Александры, Грэм-Белл, Гофмана и Гукера проводились по следующим компонентам:

- химический анализ почв, поверхностных вод;
- геоэкологическое картирование.

При обследовании объектов инфраструктуры для уточнения количества и местоположения наиболее опасного с экологической точки зрения оборудования выполнялся визуальный осмотр территории, фиксировалось наличие, количество и местоположение (определялись географические координаты) капитальных и временных сооружений, бро-

шенной техники и агрегатов, других объектов, при возможности определялись их назначение и тип, описывалось загрязнение территории мелким и крупным промышленным и бытовым мусором.

При выявлении свалок промышленных, строительных и бытовых отходов, скоплений металлолома и участков с визуальными признаками механического загрязнения, наличия мусора уточнялось их местоположение (расстояние и азимут) относительно ближайших зданий и сооружений, определялась широтная и меридиональная ориентация (север-юг, запад-восток), определялись положение границ и производился замер характерных показателей загрязненной зоны.



БУХТА СЕВЕРНАЯ, О-В ЗЕМЛЯ АЛЕКСАНДРЫ

При обнаружении цистерн, штабелей и скоплений бочек, конденсаторов, трансформаторов другого аналогичного оборудования, кроме определения типа, наличия маркировки и местоположения, уточнялось наличие в них нефтепродуктов, технологических жидкостей, течей и повреждений.

Осуществлялось позиционирование (определение координат) всех видов объектов технологической инфраструктуры, определялось положение границ свалок промышленных, строительных и бытовых отходов, скоплений металлолома, участков с визуальными признаками механического загрязнения, точек отбора проб технологических жидкостей и грунта с использованием систем GPSMAP, точность определения координат – 5 м.

Состояние обследуемых объектов, отбор проб, ландшафт в местах отбора проб, маркировка емкостей для хранения нефтепродуктов и оборудования (агрегатов локаторных станций, конденсаторов; трансформаторов)

- проведение химико-аналитических исследований проб грунта, отобранных в процессе полевых работ;
- отбор образцов технологических жидкостей и отработанных промышленных и моторных масел;
- идентификацию технологических жидкостей и масел, подлежащих утилизации на основе технических условий на виды продукции с использованием лабораторных методов испытаний;
- проведение химико-аналитических исследований образцов технологических жидкостей, отобранных в процессе полевых работ;
- транспортирование проб в испытательные лаборатор-



ФОТОДОКУМЕНТИРОВАНИЕ НА ОБЪЕКТЕ

документировалось с использованием цифрового фотоаппарата.

В рамках проведения работ были осуществлены:

- а) инженерно-геодезические изыскания;
- б) инженерно-геологические изыскания;
- в) инженерно-экологические изыскания.

Работы по инженерным изысканиям включали:

- отбор проб грунтов на площадках под технологическими объектами – источниками экстремально высокого загрязнения;



СВАЛКА МЕТАЛЛОЛОМА НА ЗАКРЫТОЙ ЛОКАТОРНОЙ СТАНЦИИ

рии гг. Архангельска и Санкт-Петербурга для проведения химико-аналитических исследований;

- заполнение бланкового материала.

Методическую основу для проведения геоэкологического обследования островов, кроме существующих нормативных документов, составили Методические рекомендации оценки экологической ситуации на бывших военных территориях в зоне архипелага Франца-Иосифа, которые были разработаны сотрудниками СОПС специально для проведения геоэкологического обследования загрязненных территорий архипелага. В рекомендациях использованы разработки в рамках проекта ТАСИС "Передача бывших военных территорий для гражданского использования".

В целом работа была выполнена в полном объеме в соответствии с техническим заданием Минприроды России. Полученная в результате геоэкологического обследования информация обработана с помощью ГИС-технологий, что позволяет не только работать с данными и использовать возможности рассмотрения различных форматов данных (по видам загрязнений, по месту расположения, по срочности планируемых мер и т.п.) с привязкой к карте островов архипелага.

За время экспедиции были выполнены опытные работы по ликвидации репрезентативного источника загрязнения на о-ве Земля Александры (применение биотехнологии, демонтаж кабеля и пр.).

В период подготовки и проведения экспедиционного обследования архипелага Земля Франца-Иосифа были использованы результаты научных исследований и прошлых экспедиций, проведенных некоммерческой органи-

зацией Фонд полярных исследований “Полярный фонд”, Москва (2007–2010 годы), государственным учреждением “Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт” (2006 год), ОАО “Российский проектно-изыскательский институт “Росгипролес” (2006 год), ФГУ НПП “ПМГРЭ” (Полярная морская геолого-разведочная экспедиция) с 1995 по 2006 год.

Относительно общей геоэкологической ситуации на островах архипелага можно отметить следующее.

Территория загрязненных объектов на островах принадлежит преимущественно открытым ото льда поверхностям морских аккумулятивных террас, покрытых флювиогляциальными отложениями мощностью не более 2 м. Исключение представляет о-в Гофмана, на леднике которого, вероятно, размещался склад ГСМ, что соответствует типу отходов, оставшихся на территории.

На загрязненных территориях островов изучены водные объекты, предположительно имеющие снеговое питание и полностью перемерзающие в зимнее время.

Территория подтоплена, надмерзлотные воды залегают на глубине 0–0,05 м, на абразионных террасах, сложенных базальтами, загрязнение распространяется по трещинным надмерзлотным водам с последующим распространением в прибрежных водах Северного Ледовитого океана, проливах Баренцева моря и в донных отложениях всех дренирующих водных объектов. Поток движется преимущественно в северо-восточном или южном направлениях (направление побережья Северного Ледовитого океана или Баренцева моря).

Глубина слоя оттаивания до 40 см в мелкодисперсных и техногенных грунтах, до 1 м в грубообломочных грунтах и до 5–10 м в трещиноватых базальтах. Развита криогенные процессы: морозная сортировка, термокарст, термоэрозия, солифлюкция и полигональное растрескивание.

Почвенный покров на загрязненных и освоенных территориях в основном отсутствует.

Под обломками самолетов, а также в заглубленных и в полуразрушенных зданиях и сооружениях сформировались снежники и ледники.

Растительный мир представлен лишайниками на каменистых участках с ненарушенным рельефом и редкими куртинами и покровами мхов и травянистых растений на обводненных поверхностях террас, а также по разливам нефтепродуктов и на техногенных грунтах с высоким содержанием органических веществ. Обследованные территории входят в ареал обитания популяции белых медведей.

Все объекты военной инфраструктуры и военных городков были построены Советской армией в 1950–1970-х годах. С 1992 года не используются. Все гражданские объекты (полярные и метеорологические станции) были построены начиная со второй половины 1930-х годов с пиком освоения в 1970-х годах. Более 20 лет не используются, на территории отмечены следы рекультивации.

В соответствии с планом функционального зонирования ООПТ предполагается использовать освоенные территории этих островов как места отдыха, зоны обслуживания посетителей, особо охраняемые зоны, зоны познавательного туризма с прибрежными зонами охраны морских биоресурсов национального парка “Русская Арктика”. Основные

загрязнения обследованных территорий островов вызваны различными долгосрочными загрязнениями в ходе эксплуатации военных объектов в течение 30–40 лет в основном из-за аварийных выбросов, загрязнения бытовыми военными отходами, металлоломом, строительным мусором и обломками самолетов, а также в результате последующего разрушения оставленных инфраструктурных объектов из-за износа и сложных природно-климатических условий.

Последствиями хозяйственной деятельности помимо вышеперечисленных отходов являются специфические загрязнения от научной, геолого-разведочной и горнодобывающей деятельности, выраженные в изменении рельефа,



СВАЛКА АВТОТЕХНИКИ БЛИЗ ПОГРАНЗАСТАВЫ НАГУРСКОЕ

активизации экзогенных процессов формирования техногенных грунтов и загрязнения токсичными химическими веществами и отходами.

На о-вах Земля Александры и Грэм-Белл были расположены значительные запасы ГСМ, поэтому основным является загрязнение почв, грунтов, горных пород, донных отложений, водных объектов и надмерзлотных вод нефтепродуктами.

На о-вах Гофмана и Гуккера, освоение которых началось ранее 1970-х годов, основным источником теплоснабжения был уголь, а источниками электрической энергии аккумуляторы, что ярко выражено в структуре загрязнения. На всех островах оставлены здания и сооружения различного хозяйственного и бытового назначения в разной степени сохранности, требующие разборки или капитального ремонта.

Часть зданий, сооружений и оставленной на островах техники гражданского и военного назначения представляют культурно-историческую ценность, требуют реставрации и защиты государства. В дальнейшем они могут использоваться в программе экологических экскурсионных маршрутов и размещаться в зонах познавательного туризма НП “Русская Арктика”.

На всех островах выявлены несанкционированные неизолированные свалки бытовых и промышленных отходов. На этих свалках находятся различные случайно выброшенные отходы, которые содержат нетоксичные или малотоксичные компоненты – лом, бочки и строительные отходы.

Металлолом и брошенная техника – источники загрязнения грунтов и поверхностных вод остаточными не-

фтепродуктами и ионами металлов, образующиеся в последние 30–40 лет.

Установленное загрязнение нефтепродуктами на островах могло быть вызвано преимущественно эксплуатацией и консервацией продуктопроводов и складов ГСМ. На загрязненных участках обследованных островов со значительными по объему несанкционированными свалками несортированных твердых бытовых отходов часто встречаются частично разрушенные аккумуляторы и ртутьсодержащие отходы, что представляет опасность для окружающей природной среды и популяций редких видов птиц, ихтиофауны и наземных позвоночных животных.



ОСТОВ САМОЛЕТА

Установлено значительное загрязнение грунта нефтепродуктами. Загрязнение поверхностных вод установлено, надмерзлотных вод вероятно.

Таким образом, долговременное токсикологическое загрязнение почв, грунтов, надмерзлотных и поверхностных вод при значительной нарушенности грунтов, образовании техногенных грунтов и отсутствии почвенного покрова выявлено на более чем 50% обследованной площади островов. Обоснованы необходимость, достаточность и срочность мероприятий по реабилитации загрязненных территорий и утилизации отходов обследованных островов.

На основе обследования выстраивались рекомендации по *необходимым мероприятиям* в части реабилитации загрязненных территорий островов и утилизации отходов, необходимость в которых была вызвана сильным загрязнением нефтепродуктами грунтов, поверхностных и надмерзлотных вод, требованиями к состоянию окружающей среды в особо охраняемой зоне национального парка "Русская Арктика", а также вероятным попаданием загрязненного поверхностного стока и надмерзлотных вод в прибрежную зону охраны морских биологических ресурсов.

Достаточность мероприятий была обусловлена коротким сроком активизации процессов распространения загрязнения в течение не более 60 дней в период с температурой воздуха выше 0°C и развитыми на территории процессами самоочистки природных экосистем.

Срочность мероприятий определялась предварительной оценкой территории как зоны экологического бедствия, предусматривающей:

- краткосрочные мероприятия по удалению первичных и локализации вторичных источников загрязнения;
- срочные мероприятия по обезвреживанию загрязненного металлолома и загрязненных грунтов;
- среднесрочные мероприятия по утилизации обезвреженного металлолома, бочек и лома цветных металлов на специально оборудованных площадках временного хранения;
- в долгосрочной перспективе контроль за динамикой очистки загрязненных территорий, принимая во внимание структуру и масштабы загрязнения.

Проведенное геоэкологическое обследование подтверждает наличие значительных загрязненных территорий на островах архипелага, где находятся продукты ГСМ, брошенная и аварийная авто- и авиатехника, разрушенные здания, бочкотара и пр. Требуется научные исследования в части возможных захоронений экологически опасных объектов в подводной части морской акватории.

Полученная на втором этапе информация и аналитический материал, рекомендации по мероприятиям природоохранного характера будут использованы на третьем этапе работы при разработке программы и проекта производства работ по ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа.

Следует отметить, что разработка данного проекта вызвала значительный интерес общественности. Для освещения работ по проекту и более глубокого информирования научной и экологической общественности проводилась работа со средствами массовой информации, а также создан специальный сайт.

Анализ проблем, программ и проектов по очистке загрязненных территорий в Арктике и зарубежного опыта реализации соответствующих проектов позволяет сделать следующие выводы:

1. Основными загрязняющими веществами, вызывающими наибольшую озабоченность на международном уровне, являются стойкие органические (в том числе хлорорганические) соединения, тяжелые металлы (в частности, кадмий, свинец и ртуть), полициклические ароматические углеводороды.
2. Технологии очистки в широком смысле слова включают не только очистку конкретных территорий от загрязнения, но также совершенствование управления обеспечением экологической безопасности военной, ресурсодобывающей и иной деятельности, осуществляемой в пределах арктических территорий (регулирование, в том числе экономическими методами, прогнозирование, планирование, программирование, проектирование, мониторинг, контроль и т.п.).
3. Различные емкости (резервуары, бочки), трубопроводы и другие металлические отходы, которые возможно переработать, следует вывозить из Арктики после соответствующей предварительной их подготовки.
4. При восстановлении арктических территорий Аляски, Канады и Гренландии использовался метод упаковки масел, растворителей, ПХБ-содержащих почв и от-

правки их для переработки (захоронения) на южных территориях, так как деструкция, в частности ПХБ, требует специального оборудования. При этом широко использовалась пластиковая обшивка для бочек в целях герметизации утечек.

5. Для очистки 135 загрязненных участков в США на сегодняшний день затрачено 700 млн долларов, дополнительно планируется потратить 1200 млн долларов для завершения всех восстановительных работ к 2020 году.
6. Бюджет по ремедиации 42 канадских РЛС составляет около 600 млн долларов (в течение 15 лет).



8

УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ

7. При реализации проектов по очистке следует учитывать природно-географические, климатические, технологические, транспортные, бюджетные и временные ограничения.

Проведенный анализ методов ликвидации источников негативного воздействия на окружающую среду позволил сформулировать следующие выводы:

- в настоящее время в мире существует достаточно много методов утилизации отработавшей техники, в том числе военного назначения, к которым относятся морская, авиационная, автомобильная техника, радиоэлектронные средства и др. Ряд методов и технологий разработаны и успешно апробированы и в России;
- анализ технологических аспектов осуществленных в России демонстрационных и пилотных проектов по очистке северных территорий показывает высокую степень возможности реализации широкомасштабного проекта по ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа в среднесрочной перспективе.

Анализ характеристик имеющегося отечественного и зарубежного оборудования и материалов, которые могут использоваться для ликвидации источников и последствий загрязнения, показывает, что они вполне могут применяться

для решения задач очистки загрязненных территорий архипелага Земля Франца-Иосифа.

На основании анализа полученных результатов сформированы методические подходы к разработке комплексной технологии ликвидации источников негативного воздействия на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа в условиях полярного климата.

Следует уделить внимание техническим, организационным и финансовым особенностям реализации проектов по очистке (восстановлению) загрязненных участков территорий в таких странах, как США, Канада, Норвегия и Дания, так как соответствующие проекты осуществлялись в отношении тех же загрязняющих веществ, которые находятся на территории ряда островов архипелага Земля Франца-Иосифа.

Наиболее экономически целесообразным способом решения проблем очистки загрязненных территорий является транспортировка отходов, содержащих загрязняющие вещества, в более умеренные климатические условия для переработки.

Требуется дополнительное исследование современных технологий рекультивации земель, а использование биотехнологических методов для решения проблемы рекультивации загрязненных земель требует учета природно-климатических условий на островах.

На основе сопоставления данных о количестве сооружений на территории о-вов Земля Александры и Грэм-Белл с данными по Аляске и Канаде можно сделать вывод, что стоимость работ по очистке территорий этих двух островов может составлять до 330 млн долларов, а общая стоимость работ по очистке загрязненных территорий островов архипелага Земля Франца-Иосифа может достигать 2 млрд долларов.

Полученные экспедицией новые систематизированные данные, а также информация прошлых экспедиций позволили развернуть работу по формированию долгосрочной программы по экологической реабилитации островов архипелага на период 2012–2020 годов. СОПС также подготовил перечень первоочередных мероприятий программы на 2012–2013 годы и проект производства работ для реализации перечня первоочередных мероприятий. Одновременно подготовлен проект технического задания на работы 2012–2013 годов. В целях реализации указанной программы в 2012–2013 годах необходимо провести первоочередные мероприятия по очистке территорий о-вов Земля Александры, Гукера, Грэм-Белл и Гофмана, Хейса и Рудольфа. Работы по очистке островов начнутся уже летом 2012 года.

1 июня 2012 года национальный парк “Русская Арктика” объявил открытый конкурс на выполнение природоохранных мероприятий по теме “Проведение технологических работ по ликвидации накопленного в период прошлой хозяйственной деятельности экологического ущерба на загрязненных территориях островов архипелага Земля Франца-Иосифа в 2012–2013 годах”. Заказ в 1480 млн рублей размещен на официальном сайте www.zakupki.gov.ru. Конкурс был открытым для российских и зарубежных компаний со сроком подачи документов до 2 июля. Техническое задание конкурса было разработано сотрудниками национального парка “Русская Арктика” с использованием проектных предложений СОПС.

Очистка начнется с островов архипелага Земля Франца-Иосифа, настоящих горячих точек на карте ООПТ: о-вов Земля Александры, Гукера, Грэм-Белл, Хейса и Рудольфа. В 2012–2013 годах планируется провести работы по экологической очистке территорий и ликвидации последствий накопленного экологического ущерба. Целью запланированных работ на 2012 и 2013 годы является сокращение загрязнения территории бочкотарой и нефтепродуктами в объеме не менее 8 тыс. т на каждый год.

Важным элементом реализации программы может стать механизм развития государственно-частного партнерства. В этой связи ряд крупных промышленных структур, в том числе ОАО “Норильский никель”, ОАО “Газпром”, ОАО “Роснефть” и другие компании, имеющие прямые интересы в этом регионе, могут принять реальное участие в реализации программы очистки островов архипелага Земля Франца-Иосифа и значительно повысить эффективность освоения северо-западного сектора Арктики.

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В АРКТИКЕ



Иван Евгеньевич Фролов

ДИРЕКТОР АРКТИЧЕСКОГО
И АНТАРКТИЧЕСКОГО НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА,
ДОКТОР ГЕОГРАФИЧЕСКИХ НАУК



Виктор Георгиевич Дмитриев

УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ АРКТИЧЕСКОГО
И АНТАРКТИЧЕСКОГО НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА,
КАНДИДАТ ТЕХНИЧЕСКИХ НАУК

В УСЛОВИЯХ УВЕЛИЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ АКТИВНОСТИ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ, ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОРЕНТАБЕЛЬНЫХ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК, РОСТА ДОБЫЧИ НЕФТИ И ГАЗА НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ, ПОВЫШЕНИЯ ВНУТРЕННИХ И ВНЕШНИХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ВОЗРАСТАЕТ ЗНАЧЕНИЕ И РОЛЬ АРКТИЧЕСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ И ЕЕ КЛЮЧЕВОГО ЭЛЕМЕНТА – СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ.

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЕ ПОГОДНО-КЛИМАТИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РФ СОЗДАЮТ ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ РИСКИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОЙ И ЭКОНОМИЧЕСКИ ЭФФЕКТИВНОЙ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА, МОРСКИХ ДОБЫЧНЫХ ПЛАТФОРМ И ОТГРУЗОЧНЫХ ТЕРМИНАЛОВ, ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ – ЭТО ОДНО ИЗ ВАЖНЫХ УСЛОВИЙ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ УГРОЗ ТЕХНОГЕННОГО И ПРИРОДНОГО ХАРАКТЕРА, СНИЖЕНИЯ РИСКОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ, СВЯЗАННЫХ С ПЛАНИРУЕМЫМ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕМ ОБЪЕМОВ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В АРКТИКЕ.

Арктика – северная область Земли, включающая глубоководный Арктический бассейн, мелко-водные окраинные моря с островами и прилегающими частями материковой суши Европы, Азии и Северной Америки. В пределах Арктики расположены пять приарктических государств: Россия, Канада, Соединенные Штаты Америки, Норвегия и Дания, которые обладают исключительной экономической зоной и континентальным шельфом в Северном Ледовитом океане.

Арктический пояс характеризуется отрицательными или малыми положительными значениями радиационного баланса, господством арктических воздушных масс, длительной полярной ночью, низкими температурами воздуха и поверхностных океанических вод. Моря арктического пояса отличаются устойчивым ледяным покровом. В субарктическом поясе холодный климат, большая часть атмосферных осадков выпадает в твердом виде, снежный покров лежит семь-восемь месяцев. Для субарктического пояса характерны многолетняя мерзлота и связанные с ней формы рельефа.

ОПАСНЫЕ ПРИРОДНЫЕ ЯВЛЕНИЯ В АРКТИКЕ

Экстремальные погодно-климатические условия Арктической зоны РФ создают значительные риски для безопасной и экономически эффективной работы транспортной инфраструктуры: морского и речного транспорта, морских добычных платформ и отгрузочных терминалов, портовой инфраструктуры.

Также риски создают такие опасные гидрологические явления, как штормы, штормовые нагоны, сильные приливные колебания уровня и течений, а также паводки, наводнения и маловодность на арктических реках.

Ледяной покров является основным природным фактором, оказывающим значительное сопротивление движению судов и, следовательно, затрудняющим судоходство в арктических морях.

На фоне крупномасштабных и длительных ледовых процессов в арктических морях часто возникают некоторые кратковременные очень динамичные ледовые явления, которые ставят в тупик судоводителей и создают аварийные ситуации. Суда блокируются ледяным покровом при его сжатиях, получают пробоины корпуса, повреждения винтов и рулевых устройств, терпят аварии вплоть до гибели судна. Самые мощные и маневренные ледоколы, включая атомные, иногда не в состоянии противостоять стихии.

В подобных случаях судоводители ощущают свою беспомощность в борьбе со стихией, не имея возможности даже покинуть район морских операций. Хотя эти ледовые явления обычно локальны, иногда они имеют достаточную протяженность во времени и в пространстве.

Таким образом, опасные ледовые явления – это активные воздействия дрейфующих морских льдов и айсбергов, которые формируются динамическими факторами, возникают внезапно, действуют кратковременно в ограниченном районе.

Типовой перечень опасных ледовых явлений включает:

- обледенение судов;
- раннее появление льда;

- интенсивный дрейф льда;
- сжатие льда;
- появление льда, непроходимого для судов и ледоколов в период навигации на судовых трассах;
- отрыв прибрежных льдов в местах выхода людей на лед;
- навалы льда на берега и морские гидротехнические сооружения.

Наибольшее воздействие на суда и ледоколы оказывают сжатия льда, интенсивный дрейф льдов, сужение судоходного канала, облипание корпуса судна, обледенение и др.

В 2010 году и с января по июнь 2011 года на акваториях арктических морей наблюдались 38 опасных природных явлений (штормовой ветер и волнение, ограниченная видимость), которые были предусмотрены прогностическими арктическими подразделениями Росгидромета с заблаговременностью от 4 до 24 часов.

МОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В АРКТИКЕ

Развитие экономики России во многом связано с освоением Северного региона. На этой территории производится пятая часть национального дохода страны при его доле в численности населения около 10%. Ресурсы Севера являются основным источником валютных поступлений в страну. В Российской Арктике сосредоточены основные запасы ряда важнейших полезных ископаемых, которые крайне важны для развития экономики России. Здесь производится продукция, обеспечивающая получение около 11% национального дохода России (при доле населения, равной 1%) и составляющая 22% объема общероссийского экспорта. Российский Арктический шельф площадью 6,3 млн кв. км обладает колоссальными ресурсами газа, газового конденсата и нефти.

Потребности экономики страны и истощение запасов природных ресурсов в освоенных районах объективно предопределяют увеличение их добычи в Арктической зоне Российской Федерации. В арктических районах сконцентрирована добыча природного газа, апатитового концентрата, многих стратегически важных цветных и драгоценных металлов (никель, медь, кобальт и др.).

В Арктике сосредоточено 90% извлекаемых ресурсов углеводородов всего континентального шельфа Российской Федерации, в том числе 70% – на шельфе Баренцева и Карского морей. Прогнозируется наличие углеводородов и в глубоководной части Северного Ледовитого океана (СЛО) в количестве 15–20 млрд т у.т.

Государственная задача в области использования минерально-сырьевых ресурсов Арктики заключается в обеспечении формирования и устойчивого освоения ресурсной базы углеводородов, прежде всего на континентальном шельфе, некоторых видов стратегического сырья и биоресурсного потенциала в Арктике, повышение энергонезависимости арктических районов России.

Через Арктику проходят потенциально кратчайшие пути между рынками Северо-Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (Японии, Китая, США, Канады). В условиях увеличения транспортной активности в мировой экономике, перспектив развития высокорентабельных трансконтинентальных перевозок, роста добычи нефти и газа на

континентальном шельфе, повышения внутренних и внешних транспортных потребностей возрастает значение и роль арктической транспортной системы и ее ключевого элемента – Северного морского пути – исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике, которая соединяет транспортные подсистемы Европейского, Сибирского и Дальневосточного Севера. При использовании СМП вместо действующих маршрутов через Суэцкий и Панамский каналы путь из порта Роттердам сокращается: до порта Иокогама – на 3860 морских миль (на 34%); до порта Шанхай – на 2449 миль (на 23%); до порта Ванкувер – на 1932 мили (на 22%).

По данным ЦНИИМФ, объем перевозок по СМП составил в 1987 году 6,6 млн т, в 1999 году – 1,5 млн т, в 2010 году – 2,1 млн т. В настоящее время транспортные возможности СМП составляют 9 млн т (6 млн т на восток и 3 млн т на запад). По прогнозу ЦНИИМФ, к 2020 году объем перевозок по СМП может составить 60–65 млн т.

В настоящее время действуют шесть атомных ледоколов: “Россия”, “Ямал”, “Советский Союз”, “50 лет Победы”, “Таймыр”, “Вайгач”. Принято решение о строительстве к 2023–2025 годам трех универсальных атомных ледоколов мощностью 60 МВт с переменной осадкой.

По данным ВНИРО, биоресурсы Российской Арктики составляют 6,5% от сырьевой базы российского рыболовства (315,7 тыс. т), в том числе: Северный бассейн (Баренцево и Карское моря) – 4,7% (226,8 тыс. т), Западно-Сибирский бассейн – 1,6% (79,1 тыс. т), Восточно-Сибирский бассейн – 0,2% (9,8 тыс. т).

НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ АРКТИКИ

Научными исследованиями Арктики активно занимаются все циркумполярные страны и, кроме того, ряд стран, территориально не связанных с Арктикой. Географически научные интересы выходят за границы национальных владений и относятся ко всей территории Арктики. В то же время ряд стран усиленное внимание уделяет более глубокому изучению собственных территорий (например, Россия, Финляндия, Швеция, Дания, Норвегия). Научные организации проводят исследования по широкому кругу вопросов – от состояния окружающей природной среды до условий жизнедеятельности населения полярных стран. Активно действует принцип междисциплинарности исследований.

Основным потребителем результатов научной деятельности выступают государственные органы управления, используя полученные рекомендации при принятии решений в сфере управления природными ресурсами и регулирования международных отношений.

В целом система российских исследований Арктики включает изучение гидрометеорологических и гелиогеофизических условий полярных областей, строения и истории геологического развития литосферы полярных районов, наземных и морских экосистем, качества жизни населения и социально-экономического развития полярных регионов, а также развитие информационных систем, наращивание образовательного и научного потенциала

в области полярных исследований, распространение знаний среди широкой общественности.

Основные исследования проводятся в рамках федеральных целевых программ, в первую очередь ФЦП “Мировой океан” (подпрограммы “Освоение и использование Арктики”, “Исследование природы Мирового океана”, “Создание единой системы информации об обстановке в Мировом океане”), ФЦП “Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007–2012 годы” и др.

К ведущим организациям по перечисленным направлениям относятся НИУ и вузы Росгидромета, РАН, МИД России, Минэкономразвития России, Минприроды России, Минобрнауки России, Минобороны России, Минтранса России, Минсельхоза России, Минрегиона России, ряда других ведомств, негосударственные организации (в первую очередь Полярный фонд и Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации) и др.

Важная роль в организации экспедиционных исследований в морской части Арктики принадлежит Высокширотной арктической экспедиции (ВАЭ), функционирующей как подразделение ААНИИ. ВАЭ ответственна за организацию и проведение экспедиционных работ для реализации комплекса научных и прикладных задач, направленных на изучение природной среды высоких широт Арктики, для решения государственных и оборонных задач, исследовательских целей, обеспечения мореплавания и хозяйственной деятельности, решения специальных оперативных задач в регионе.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Как указано в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 27 июля 2001 года, военноморская деятельность, связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности Российской Федерации в Мировом океане, относится к категории высших государственных приоритетов.

Решение задач парирования угроз и гарантированного обеспечения национальных интересов и безопасности Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане базируется на поддержании достаточного военно-морского потенциала страны.

Военно-Морской Флот является главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации, одним из инструментов внешней политики государства и предназначен для обеспечения защиты интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности в прилегающих к ней морях, военной безопасности с морских и океанских направлений.

Военно-Морской Флот осуществляет сдерживание от применения военной силы или угрозы ее применения в отношении Российской Федерации, защиту военными методами суверенитета Российской Федерации, распространяю-

щегося за пределы ее сухопутной территории на внутренние морские воды и территориальное море, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободы открытого моря. Кроме того, Военно-Морской Флот создает и поддерживает условия для обеспечения безопасности морехозяйственной деятельности Российской Федерации в Мировом океане, обеспечивает военно-морское присутствие Российской Федерации в Мировом океане, демонстрацию флага и военной силы, визиты кораблей и судов Военно-Морского Флота, участие в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации.

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

В связи с экстремальными климатическими условиями Арктической зоны РФ и наличием тяжелых льдов в течение большей части года, а на ряде акваторий – круглогодично, безопасность и эффективность морской деятельности в Арктике в большой степени зависит от полноты и качества гидрометеорологической информации, используемой при планировании и осуществлении морских операций.

Развитие системы гидрометеорологического обеспечения – это одно из важных условий предотвращения угроз техногенного и природного характера, снижения рисков, в том числе экологических, связанных с планируемым значительным увеличением объемов морских перевозок в Арктике.

Система мер, направленных на повышение эффективности комплексной системы прогнозирования, разработанная в Стратегии деятельности в области гидрометеорологии и смежных с ней областях на период до 2030 года (с учетом аспектов изменения климата), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 сентября 2010 года № 1458-р.

В соответствии с основными положениями документа в настоящее время подготовлены и реализуются следующие инструменты:

- на стадии наблюдения – модернизация и развитие наземных пунктов наблюдений, а также восстановление космической подсистемы наблюдений;
- на стадиях сбора, анализа, прогноза и представления информации – применение новых методов, моделей и технологий с использованием суперкомпьютеров и современных средств связи.

При предоставлении анализа, прогнозов и предупреждений таким инструментом является внедрение новых технологий обеспечения пользователей информацией, включая электронные навигационные карты.

Система наблюдений в Арктике включает сеть гидрометеорологических станций, автоматические средства наблюдений (автоматические станции, дрейфующие буи и т.д.), космические средства и морские и наземные экспедиции.

Российская арктическая сеть наблюдений включает 68 обслуживаемых морских гидрометеорологических станций, расположенных в прибрежных районах и на островах ар-

ктических морей, дрейфующую станцию “Северный полюс”; дрейфующие и заякоренные буи, 4 научно-исследовательских судна Росгидромета. Стационарная сеть полярных станций является основным источником гидрометеорологической информации, необходимой для изучения природы северной полярной области. В Арктике функционируют 25 станций – корреспондентов Всемирной метеорологической организации (ВМО). При этом их доля относительно общего числа станций в глобальной сети ВМО по России составляет по метеорологическим наблюдениям 10%, а по аэрологическим – 17%.

В последние годы все большее развитие в системе мониторинга текущих изменений состояния арктической климатической системы получают автономные заякоренные измерительные комплексы (или ПБС – притопленная буйковая станция), с помощью которых выполняется сбор информации в фиксированной точке в течение продолжительного (как правило, в течение одного года) периода времени. Автономные заякоренные буйковые станции наряду с экспедиционными судовыми средствами получения информации являются одним из мощнейших инструментов сбора данных о гидрофизическом состоянии водной толщи и протекающих в ней процессов. При этом перечень параметров, которые возможно регистрировать при помощи заякоренных станций, является весьма широким и определяется исключительно списком уже существующих приборов, предназначенных для измерения характеристик состояния морской среды и способных работать в автономном режиме.

Кроме того, подобные системы являются единственной возможностью получить достоверную оценку параметров динамического состояния водной толщи: скоростей и направлений морских течений, их сезонной и межгодовой изменчивости, характеристик приливных течений и пр.

В настоящее время наряду с приборами, устанавливаемыми в составе ПБС на фиксированных горизонтах, в практику океанографических наблюдений все чаще входят профиломеры, осуществляющие вертикальное перемещение вдоль несущего троса комплекса в пределах выбранного диапазона глубин и записывающие информацию о вертикальном распределении основных параметров состояния (температура, соленость, скорость течения).

Начиная с 2006 года и по настоящее время на дрейфующих льдах Арктического бассейна ежегодно выставляется от 3 до 12 буйев типа ИТР (ice-tethered profiler buoys). Всего за период с 2003 по 2010 год в Арктике было задействовано 38 комплексов. Общее количество полученных профилей оценивается в 13 тыс.

Наибольшая концентрация точек профилирования достигнута в акватории моря Бофорта, в соответствии с первоначальными целями совместного американо-канадско-японского проекта Beaufort Gyre Exploration Project (проект исследований в круговороте Бофорта). Однако и в центральной части Арктического бассейна было задействовано 12 буйев ИТР, в том числе в период Международного полярного года в рамках российских арктических экспедиций на научно-экспедиционном судне “Академик Фёдоров” было установлено в 2007 году 5 комплексов, в 2008 году – 4 комплекса ИТР.

Россия осуществляла постоянное слежение за состоянием СЛО с начала XX века. С 1932 по 1992 год в пределах

трасс Северного морского пути выполнялась авиационная разведка с периодичностью облетов до двух раз в неделю. С 1948 по 1993 год в Арктическом бассейне в зимний период ежегодно выполнялись океанографические съемки с помощью самолетных экспедиций и производились непрерывные в течение года океанографические, химические, биологические и геофизические наблюдения на дрейфующих станциях "Северный полюс". В арктических морях в летний период выполнялись океанографические съемки и комплексные наблюдения судами экспедиции "Ледовый патруль". Результаты этих наблюдений обеспечили России приоритет в исследовании СЛО.

В период перестройки экспедиционные работы в Центральном арктическом бассейне были прекращены, а в арктических морях существенно сокращены. Но 2003 год стал поворотным моментом в восстановлении утраченной за последнее десятилетие системы мониторинга морской природной среды высоких широт Арктики. Работа дрейфующей станции СП-32 явилась основой для возобновления отечественных научных исследований на акватории СЛО, свернутых в начале 1990-х годов.

МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОЙ СЕТИ ПОЛЯРНЫХ НАБЛЮДЕНИЙ

Деятельность Росгидромета по развитию сети направлена на восстановление законсервированных полярных станций, техническую модернизацию системы наблюдений, обновление основных фондов, приборной базы наблюдений и связи. За последние пять лет восстановлены наблюдения на 29 полярных станциях, модернизирована система связи на 16 станциях, на 44 станциях установлены автоматические комплексы, 3 автоматические станции, 23 новых аэрологических комплекса, введен в эксплуатацию комплекс сооружений, отечественных и зарубежных приборов и оборудования для осуществления программы российско-американских атмосферных наблюдений на гидрометеорологической обсерватории в Тикси, обеспечена работа дрейфующих станций "Северный полюс-33, -34, -35, -36, -37 и 38". Планами работ по технической модернизации сети предполагается:

- восстановление 6 законсервированных гидрометеорологических станций и автоматизация метеорологических измерений на 62 станциях действующей сети, установка на островах и побережье 28 автоматических станций;
- переоснащение и модернизация 15 пунктов уровня, 5 аэрологических и 10 актинометрических наблюдений.

Перспективными планами работ по мониторингу океанографических условий Северного Ледовитого океана предусматривается:

- установка дрейфующих метеорологических буёв системы ARGOS, позволяющих получать информацию о дрейфе льда и основных метеорологических параметрах (температура воздуха, атмосферное давление), а также ледовых масс-балансовых

комплексов типа IMB (icemass-balance buoy), позволяющих в дополнение к метеорологическим параметрам получать профили температуры в снежно-ледяном покрове и приледном слое океана и динамику толщин снега и льда;

- установка дрейфующих зондирующих комплексов типа ITR, позволяющих получать информацию о распределении температуры и солёности воды в верхнем 750-метровом слое океана.

Предпочтительными районами установки этих буёв является район Арктического бассейна СЛО, расположенный к северу от Новосибирских о-вов и о-ва Врангеля вне пределов исключительной экономической зоны.

В настоящее время подготовлена к установке материальная часть (приборы и такелаж) для установки трех притопленных буйковых станций, которые планируется установить перпендикулярно материковому склону СЛО к северу от мыса Арктический (Северная Земля). Установка ПБС в этом районе позволит получать информацию о динамике атлантических вод, поступающих в Арктический бассейн СЛО через пролив Фрама и из Баренцева моря через желоб Святой Анны и перемещающихся вдоль материкового склона.

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ОБСЕРВАТОРИЯ ТИКСИ

В 2005 году в АНИИ были подготовлены предложения об организации в рамках Международного полярного года (МПГ) проекта под условным названием "Создание атмосферной обсерватории климатического мониторинга в Тикси". Впоследствии они были интегрированы в кластер МПГ №196 International Arctic Systems for Observing the Atmosphere (Международная система наблюдений атмосферы в Арктике).

Основной задачей обсерватории было определено проведение исследований, ориентированных на выявление причин и последствий изменений климата Арктики, с особым вниманием к комплексным исследованиям, направленным на понимание взаимосвязанных составляющих арктической климатической системы, включая атмосферные и гидрологические процессы; изменения химического состава атмосферы, таяние вечной мерзлоты; береговую эрозию; радиационный баланс; прямое и косвенное воздействие облачности и аэрозольной составляющей атмосферы на радиационные процессы, а также процессы газо- и массообмена между подстилающей поверхностью и атмосферой.

Выбор гидрометеорологической полярной станции "Полярка", расположенной в 7 км от пос. Тикси, в качестве основы для организации гидрометеорологической обсерватории (ГМО) был обусловлен следующими обстоятельствами:

- наблюдения на станции проводятся непрерывно с 1932 года, что позволяет исследовать долгопериодную изменчивость климата одного из ключевых регионов Арктики;
- станция расположена в зоне влияния на атмосферные процессы как Атлантического, так и Тихого океана, в районе значительных климатических изменений;
- станция расположена вблизи устья р. Лены, занимающей второе место (после Енисея) по объему пре-

- режим циркуляции атмосферы в районе Тикси обуславливает разнообразие и изменчивость как количества облачности, так и ее состава;

– прилегающая к Тикси акватория моря Лаптевых характеризуется максимальной среди остальных акваторий арктических морей ледопродукцией. Этот район – один из основных источников морского льда, большая часть которого выносится трансполярным дрейфом через пролив Фрама и оказывает влияние на процессы формирования глубокой конвекции в Гренландском море, одном из возможных механизмов долгопериодной изменчивости глобального климата. При этом изменчивость интенсивности таяния и нарастания льда, равно как и площади ледяного покрова на акваториях Лаптева и Восточно-Сибирского морей, существенно зависит от атмосферных синоптических процессов в регионе. Наличие оборудованной по последнему слову техники обсерватории в центре региона максимальной продукции морского льда позволит лучше изучить причины изменений его толщины (объема) в Центральной Арктике.

Кроме вышесказанного, организация обсерватории в Тикси на одном из стратегических участков Северного морского пути позволит существенно улучшить качество прогнозов ледовой обстановки для навигации, в значительной степени утраченное в последние годы.

В рамках выполнения научной программы ГМО Тикси были развернуты комплексы аппаратуры по программе ВМО “Базовая сеть радиационных наблюдений” (БСРН); программе базовой климатической сети (БКС), ориентированной на проведение высокоточных измерений температуры воздуха и интенсивности осадков, и международной программе AERONET, координирующей исследования аэрозольной составляющей атмосферы. Кроме этого сотрудниками национального управления океанических атмосферных исследований были установлены озонметр и аеталометр для измерения концентрации приземного озона и сажевого аэрозоля. Ученые Финского метеорологического института и Главной геофизической обсерватории (ГГО) имени А.И. Воейкова организовали регулярные измерения характеристик процессов энерго- и массообмена в приземном слое атмосферы и концентрации парниковых газов и аэрозолей. Сотрудники НПО “Тайфун” развернули аппаратуру для регулярных отборов проб на стойкие органические загрязнители атмосферы (СОЗ) по программе HMAP (Arctic Monitoring and Assessment Programme). Сотрудники ГГО и NOAA организовали регулярный отбор проб воздуха для анализа газового состава атмосферы. Ученые ААНИИ развернули регулярные наблюдения за температурным режимом деятельного слоя почвы, приходящей и рассеянной коротковолновой радиацией. Представители Института физики атмосферы РАН и NOAA подготовили комплекс аппаратуры для проведения исследований турбулентности в приземном слое атмосферы.

Гидрометеорологическая обсерватория Тикси, созданная в рамках российско-американского сотрудничества, станет основой для более широкого международного

участия, а Тикси станет местом нахождения комплексной исследовательской обсерватории в одном из наиболее важных и слабо освещенных данными регионов Арктики.

ДРЕЙФУЮЩИЕ СТАНЦИИ “СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС”

В настоящее время станции “Северный полюс” являются научно-исследовательскими и оперативно-производственными российскими базами, осуществляющими в круглогодичном режиме научные исследования природы и механизмов формирования гидрометеорологических и геофизических процессов в атмосфере, ледяном покрове и гидросфере центральных районов СЛО. Они обеспечивают сбор и передачу гидрометеорологической информации для передачи их в систему Всемирной метеорологической организации, выполняют методические исследования. Результаты проводимых на станциях работ включают большой объем материалов наблюдений за состоянием природной среды Арктического бассейна в области океанографии, изучения морского льда, атмосферы, озоносферы, биосферы и экологии. Данные этих исследований характеризуют интенсивность протекающих в Центральной Арктике процессов и отражают трансформации ее природной среды, происходящие под влиянием глобальных климатических изменений.

Работы дрейфующих станций в Арктике входят в широкий комплекс исследований и мониторинга природной среды северной полярной области по программам оперативно-производственных и исследовательских работ, морских и воздушных экспедиций в высоких широтах и окраинных арктических морях, морских и прибрежных работ летних океанографических отрядов, сезонных экспедиций, специализированных высокоширотных рейсов атомных ледоколов и т.п.

КОСМИЧЕСКАЯ СИСТЕМА НАБЛЮДЕНИЙ ПОЛЯРНЫХ ОБЛАСТЕЙ ЗЕМЛИ

Важным звеном комплексной системы раннего предупреждения является космическая группировка гидрометеорологических, океанографических, гелиогеофизических спутников и спутников мониторинга природной среды.

Спутниковые средства наблюдений являются основным, а в подавляющем большинстве случаев единственным источником информации о состоянии арктического ледяного покрова. В настоящее время в Российской Федерации для ледово-информационного обеспечения морских транспортных систем используются спутниковые данные космических аппаратов.

Федеральная космическая программа России предусматривает создание к 2015 году и дальнейшее постоянное поддержание на орбите российской группировки спутников наблюдения Земли в составе:

- двух геостационарных метеорологических спутников серии “Электро”;
- трех полярно-орбитальных спутников серии “Метеор” (двух метеорологических и одного океанографического);

- двух полярно-орбитальных спутников обнаружения и контроля чрезвычайных ситуаций серии “Канопус”;
- двух полярно-орбитальных природно-ресурсных спутников серии “Ресурс-П”.

Особое место в космической группировке занимают два спутника высокоэллиптической гидрометеорологической космической системы “Арктика”, обеспечивающей освещение ледовой обстановки, повышение точности прогнозов погоды по всему Северному полушарию, решение задач безопасности кросс-полярных перелетов, навигации на СМП, хозяйственной деятельности на Арктическом шельфе.

Космическую систему “Арктика” предполагается интегрировать в международную метеорологическую систему геостационарных спутников, что позволит территориально расширить зону оперативного наблюдения Земли (периодичность съемки 1 раз в 30 минут), распространив ее на северную полярную область.

АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ ЛЕДОВО-ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ДЛЯ АРКТИКИ

Для решения задач гидрометеорологического обеспечения (ГМО) полярных морских перевозок в 1980-е годы в Росгидромете создана Автоматизированная ледово-информационная система для Арктики (АЛИСА). Инфраструктуру системы составляют:

- головной центр – Арктический и антарктический научно-исследовательский институт (Санкт-Петербург) – сбор, обработка информации, анализ и прогноз, передача и распространение информационной продукции;
- НИЦ “Планета” и региональные центры приема и обработки данных ИСЗ (Москва, Новосибирск, Хабаровск) – прием, первичная обработка и архивация спутниковых изображений;
- арктические УГМС и ЦГМС (Мурманск, Архангельск, Тикси, Певек) – административное управление, обеспечение и поддержание работы наземной наблюдательной сети, сбор текущей гидрометеорологической информации, разработка прогнозов различной заблаговременности и штормовых предупреждений;
- Гидрометцентр России (Москва) – информирование о текущих и ожидаемых ледовых и гидрометеорологических условиях в Арктике федеральных органов, находящихся в Москве (Росгидромет, Минтранс России, Минобороны России, МЧС России и другие ведомства и директивные органы).

В 2003–2006 годах система АЛИСА прошла глубокую модернизацию на основе современных информационных технологий.

В настоящее время система успешно используется для осуществления общего ГМО (распространение информационной продукции в интересах всех пользователей без учета специфики каждого вида деятельности), для подготовки и передачи ледовой и метеорологической информации в рамках Глобальной морской системы служб безопасности (ГМССБ) и для специализированного ГМО

(адресного предоставления информационных услуг конкретным пользователям). Специализированное ГМО морских операций предоставляется в виде набора услуг, включающих адресную подготовку информационной продукции, гарантированную доставку ее на объекты и представление в удобном для потребителя виде.

Информационная продукция может быть конвертирована в форматы, удобные для использования в собственных информационных системах заказчика. Для представления информационной продукции на судах используются стандартные электронные картографические навигационно-информационные системы, которые дополнены модулями отображения диагностических и прогностических ледовых карт, спутниковых снимков и другой гидрометеорологической информационной продукции.

Для подготовки краткосрочных прогнозов распределения льда, сжатий, торосистости используется численная динамико-термодинамическая модель, основанная на численном решении уравнений теплового баланса и баланса количества движения с соответствующими граничными условиями. Океанский блок основан на стационарной записи уравнений движения. Ледовый блок основан на нестационарной записи уравнений движения с использованием вязко-пластической параметризации реологии ледяного покрова.

Пространственное разрешение прогноза составляет от 5 км для маленьких морей, заливов и т.п. до 100 км для всего Северного Ледовитого океана. По времени расчетный шаг составляет 10 мин., результаты выдаются в нынешней официальной версии модели через 12 часов, в ближайшей перспективе – через 1 час. Периодичность составления прогноза варьируется в зависимости от регламента ГМО от 12 часов до 7 суток. Например, периодичность составления ледовых прогнозов в рамках ГМО плавания танкеров в Татарском проливе – 12 часов, ГМО плавания судов “Норильского никеля” – 3–4 суток, поддержка информационных ресурсов ЕСИМО – 7 суток.

Заблаговременность численных ледовых прогнозов определяется заблаговременностью метеорологического прогноза и составляет от 3 до 7 суток.

Программное обеспечение модели в форме АРМ “Ледовый прогнозист” прошло государственную регистрацию (правообладатель – ГУ “ААНИИ”). Ледовые прогнозы модели имеют среднюю оправдываемость 85–90% при положительной эффективности 3–5%.

В число потребителей входят, в первую очередь, морские транспортные, геолого-разведочные и добывающие, рыбопромысловые, а также другие организации.

РЕАЛИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ СИСТЕМЫ СЛУЖБ БЕЗОПАСНОСТИ В АРКТИКЕ

Международной гидрографической организацией (МГО) совместно с Международной морской организацией (ММО) и ВМО принято решение о выделении новых навигационных и метеорологических зон XVII–XXI в Арктике в рамках ГМССБ. Подготавливаемыми и выпускаемыми службами определены Канада для метзон XVII–XVIII, Норвегия для метзоны XIX и Россия для метзон XX–XXI.

Подготавливающей службой для метзон является Росгидромет с ААНИИ в качестве организации, координирующей подготовку метеоинформации от Мурманского, Северного, Якутского и Чукотского УГМС и ответственной за выпуск ледовой информации. С июня 2011 года пять новых метзон перешли в режим полнофункциональной работы.

В период 2010–2011 годов ААНИИ в рамках федеральных программ и Совместной технической комиссии по океанографии и морской метеорологии (СКОММ) ВМО-МОК выполнена существенная работа по разработке новых стандартов подготовки бюллетеней ГМССБ, в том числе правил обмена данными с подготавливающими службами Норвегии и Канады.

Необходимо отметить, что назначение ледового бюллетеня – определение положения кромки морского льда для гарантированной навигации по чистой воде, то есть прежде всего для судов, не имеющих ледового класса.

ЕДИНАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ СИСТЕМА ИНФОРМАЦИИ ОБ ОБСТАНОВКЕ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ

Важную роль для ГМО морской деятельности играет создаваемая в России Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане (ЕСИМО). Действует 1-я очередь единой системы. ЕСИМО интегрирует информацию о морской среде и морской деятельности, предоставляемую информационными системами федеральных органов исполнительной власти и Российской академии наук, и обеспечивает морскую деятельность комплексной информацией об обстановке в Мировом океане.

Информационные ресурсы ЕСИМО по Арктике (82 интегрированные базы данных) включают оперативную фактическую, прогностическую и диагностическую гидрометеорологическую информацию и информацию о морских перевозках, портовой деятельности, местоположении судов, вылове биоресурсов и др., которая предоставляется по регламенту 15 центрами ЕСИМО в 12 ведомств (7 из которых представляют Росгидромет) и РАН.

Информационное обслуживание осуществляется посредством распространения и предоставления информации пользователям, преимущественно в онлайн-режиме с использованием средств интернет-портала ЕСИМО (<http://www.esimo.ru>). Потребитель через единую точку (портал) входит в систему и использует средства навигации по информационному пространству ЕСИМО, поиска и выборки требуемых данных, просмотра и копирования информации на свой компьютер для последующего применения.

Пользователями ЕСИМО являются органы государственной власти Российской Федерации, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, юридические и физические лица, имеющие потребность в информации об обстановке в Мировом океане. Ежедневно в ЕСИМО обращаются более 500 потребителей информации об Арктике (всего их более 1400), просматривают и скачивают более 30 Гбайт информации в среднем за месяц.

В ЕСИМО функционирует интерактивная электронная карта для оценки обстановки в Мировом океане, пре-

доставляющая доступ к гидрометеорологической и ледовой информации о Мировом океане в сочетании со сведениями о местоположении судов России, чрезвычайных ситуациях на морях России и другой тематической информацией (сейчас более 800 слоев карты-основы и тематических слоев).

НОВАЯ ИННОВАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЛЕДОВОГО ПЛАВАНИЯ

Для обеспечения ледового плавания необходимой гидрометеорологической информацией в ААНИИ был разработан адаптируемый комплекс мониторинга и прогнозирования состояния атмосферы и гидросферы (АКМОН), позволяющий подстраивать технологический процесс мониторинга природной среды к региональным физико-географическим условиям и специфическим запросам потребителя, необходимым для повышения безопасности и эффективности морской деятельности в арктических морях России. Комплекс состоит из базового модуля, размещенного в информационном центре, и удаленных модулей. Базовый модуль обеспечивает сбор, обработку и анализ данных, разработку информационной продукции и ее доведение до конечного потребителя. Удаленные модули, размещаемые на судах, ледоколах, платформах и терминалах, обеспечивают визуализацию метеорологической, ледовой и океанологической информации и ее совмещение с электронными навигационными картами.

По существу, АКМОН – это ледовый навигатор, который включает наряду с ледовой и другую информацию (ветер, волнение, приливы, течения и др.). В настоящее время комплекс АКМОН успешно эксплуатируется для обеспечения морских транспортных систем проектов “Сахалин-1” и “Сахалин-2”, ГМК “Норильский никель” в Карском море, Варандейского терминала в Печорском море.

Современная автоматизированная технология ледового электронного картирования АКМОН обеспечивает удобство работы эксперта, дает ему возможность за минимальное время проанализировать максимальное количество информации. Система ледового электронного картирования позволяет создавать информационную продукцию в различных форматах, востребованных пользователями, – SIGRID ВМО, S57 ИМО, внутренних форматах ТКП dKart Ice Navigator, сеточных форматах для ледового моделирования и т.п. Поддерживаются различные географические проекции. Ледовая карта может быть создана без слоя береговой линии, в этом случае пользователь может использовать береговую линию, принятую в его информационной системе.

Для разработки навигационных рекомендаций используется модель количественной оценки трудности плавания, развитая в АРМ “Навигационные рекомендации”. Пространственное разрешение модели – участок плавания, район моря. Расчетный шаг по времени – сутки.

Периодичность разработки рекомендаций составляет сутки, заблаговременность – трое суток. Программное обеспечение модели в форме АРМ “Навигационные рекомендации” прошло государственную регистрацию (правообладатель – ГУ “ААНИИ”).

Ледовые прогнозы навигационных рекомендаций имеют высокую оправдываемость (88–90%) при положительной эффективности (5–10%).

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ГОД 2007–2008

Наша страна не только инициировала проведение Международного полярного года, но и была ведущей в проведении экспедиционных исследований и в Арктике, и в Антарктике.

Международный полярный год (МПГ) 2007–2008 стал крупнейшей кампанией интенсивных и скоординированных на международном уровне научных исследований в Арктике и Антарктике после Международного геофизического года (1957–1958). Совместными спонсорами МПГ стали Международный совет по науке (МСНС) и Всемирная метеорологическая организация.

Было выполнено 228 международных проектов с участием приблизительно 50 тыс. ученых, исследователей, наблюдателей, педагогов, студентов и других участников МПГ из более чем 60 стран мира. Из всех проектов 170 имели сугубо научный характер, 1 проект был связан с управлением данными и 57 касались вопросов распространения знаний и обучения. МПГ активизировал интенсивные исследования и наблюдения в Арктике и Антарктике в двухлетний период с 1 марта 2007 года по 1 марта 2009 года. Многие работы продолжились и по окончании МПГ.

Тематика МПГ включала большой спектр дисциплин от геофизики до экологии, включая вопросы здоровья человека и социальные науки. Все проекты МПГ выполнялись совместно учеными разных стран, в ряде случаев с участием представителей коренных народов и общественных полярных организаций.

Научные результаты МПГ распространялись среди широких масс населения. Большое внимание уделялось подготовке нового поколения полярных исследователей. Во многих странах это дало импульс для самого широкомасштабного набора новых полярных специалистов, чего не было в предыдущие полярные годы. В проблематику МПГ были вовлечены миллионы людей планеты, вне зависимости от проживания в полярных регионах.

Научная программа МПГ формировалась в течение четырех лет (2003–2006 годы) на основе междисциплинарных совещаний по следующим основным направлениям: современное состояние полярных регионов, климатические изменения, глобальные взаимосвязи, новые перспективы, ожидаемые преимущества и человеческое измерение.

В 2007 году состоялась 21 морская экспедиция в СЛО и его окраинные моря по проектам МПГ 2007–2008. Из них 12 проведены на российских научно-исследовательских платформах (суда и СП), а 9 – на иностранных, в 4 из которых принимали участие российские специалисты. В 2008 году состоялось 19 морских экспедиций в СЛО и его окраинные моря. Из них 12 проведены на российских научно-исследовательских платформах (суда и СП), а 7 – на иностранных судах, в 2 из которых принимали участие российские специалисты.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПОЛЯРНАЯ ИНИЦИАТИВА

Важным наследием МПГ 2007–2008 является объединение интересов арктических стран в создании, развитии и интеграции общих систем наблюдений за состоянием различных компонентов природной среды и социума в условиях заметных изменений климата.

Фундаментальным итогом МПГ 2007–2008 стало получение большого объема новых знаний о продолжающихся значительных изменениях природных условий полярных регионов. Результаты исследований доказали необходимость проведения более продолжительных непрерывных исследований процессов, определяющих изменения окружающей среды полярных областей на масштабе десятилетий.

Мировые полярные регионы претерпевают драматическое преобразование, которое оказывает влияние на окружающую среду, экономику и жизнь местных обитателей. Ожидается, что в наступающем столетии эти изменения увеличатся и приведут к значительным глобальным последствиям. Возникающие всеобъемлющие проблемы требуют скоординированного и продуктивного отклика от международных заинтересованных сторон, имеющих соответствующий мандат и заинтересованных в полярной деятельности. Однако масштаб и взаимосвязь проблем свидетельствуют о том, что ни одна из заинтересованных сторон не сможет добиться эффективного достижения своих целей в полярных регионах без наращивания усилий по координации и совместному использованию ресурсов с другими заинтересованными сторонами и партнерами. В случае Арктики отсутствие текущих устойчивых полярных наблюдений и, как результат, всеобъемлющих информационных услуг является препятствием для экономического и социального развития Севера и для адаптации этого региона к изменениям климата и окружающей среды. Если сейчас не удастся адекватно решить ключевые полярные проблемы, то будущие поколения столкнутся с серьезными последствиями этого. Поэтому на Монреальской конференции “От знаний к действию” (апрель 2012 года, <http://www.ipy2012montreal.ca>), посвященной итогам МПГ 2007–2008, была озвучена идея реализации новой и нестандартной модели для долгосрочного сотрудничества, предварительно озаглавленная как “Международная полярная инициатива” (МПИ).

На начальной стадии МПИ была сформулирована как “Международное полярное десятилетие” (МПД), предложение о проведении которого было высказано на 60-й сессии исполнительного совета Всемирной метеорологической организации и поддержано 40 членами исполнительного совета, представляющими ведущие страны всех регионов мира, Международной конференцией “Полярные исследования – перспективы изучения Арктики и Антарктики в период Международного полярного года” (2008 год, Санкт-Петербург, Россия) и Министерской декларацией Арктического совета (2009 год, Тромсё, Норвегия), объединенным комитетом Международного полярного года 2007–2008 Международного совета по науке (МСНС), ВМО и 25-й Ассамблеей МОК ЮНЕСКО (2009 год, Париж, Франция).

Арктический совет в Министерской декларации Нука принял решение "...поручить старшим должностным лицам рассмотреть максимальное закрепление итогов МПГ путем поддержки предложения по организации Международного полярного десятилетия в свете быстрого изменения климата Арктики и потребности в дальнейших координированных исследованиях окружающей среды Арктики и ее человеческого измерения...".

16-й конгресс ВМО одобрил "участие ВМО в Международном полярном десятилетии, если эта инициатива будет поддержана соответствующими международными организациями, являющимися основными заинтересованными сторонами, что позволит строить МПД на прочном фундаменте, созданном МПГ".

Предполагалось, что миссия МПД – предупреждение и предотвращение климатических, экологических, биосферных катастроф на основе мониторинга и изучения взаимодействия различных компонентов природной среды, повышения качества жизни населения полярных регионов, совершенствования научной базы для обеспечения баланса государственных интересов стран в полярных регионах.

Цель МПД состояла в мониторинге и изучении критических изменений в полярных областях Земли, влияющих на климатическую систему планеты, экосистемы и качество жизни населения, и выработке рекомендаций для пра-

вительственных и неправительственных организаций, осуществляющих деятельность в Арктике и Антарктике.

Важнейшим аспектом российской программы участия в МПД должны были стать концентрация и координация российской полярной научно-технической деятельности в рамках мероприятий полярного десятилетия для обеспечения дальнейшего развития систем мониторинга и изучения критических изменений в полярных областях Земли.

Развитие идеи МПД и конкретизация основных направлений будущих исследований полярных областей Земли нашли отражение в новой международной инициативе.

На основании данных, получаемых от различных сообществ, в настоящее время идет разработка общего плана мероприятий МПИ для развития систем наблюдения, исследований и услуг, связанных с образованием и социально ориентированными программами, а также для практического применения научных знаний в полярных регионах, что позволило бы оптимизировать использование существующих ресурсов и определить области, где новые инвестиции в полярную деятельность являются необходимыми для защиты окружающей среды и устойчивого развития регионов.

Предполагается полноправное участие России в крупнейших международных проектах, в том числе в создании глобальной системы прогнозирования в полярных районах, глобальной службы криосферы, опорной сети наблюдений в Арктике, и других мероприятиях.

ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПРИНЦИПАХ КЛАСТЕРНОГО ПОДХОДА

Галина Викторовна Батурова

ЗАВЕДУЮЩАЯ СЕКТОРОМ ЦЕНТРА
“МИРОВОЙ ОКЕАН” ФГБНИУ “СОВЕТ
ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫХ СИЛ”
МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РОССИИ И РАН,
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ СЕКЦИИ ПО
ВОПРОСАМ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО
ПАРТНЕРСТВА НАУЧНО-ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА
МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗАЧАСТУЮ ВОСПРИНИМАЕТСЯ КАК КЛАДОВАЯ ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ, ОДНАКО ОНА ИМЕЕТ СУЩЕСТВЕННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ ПЕРЕХОДА НА ИННОВАЦИОННЫЙ ПУТЬ РАЗВИТИЯ. ОДНИМ ИЗ НЕОБХОДИМЫХ УСЛОВИЙ ЕГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ СТАНОВИТСЯ КОМПЛЕКСНОЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И ДИВЕРСИФИКАЦИЯ ЭКОНОМИКИ ТЕРРИТОРИЙ, ВХОДЯЩИХ В ЕЕ СОСТАВ. СТИМУЛИРОВАНИЕ КЛАСТЕРНЫХ ИНИЦИАТИВ СПОСОБНО УЖЕ В СРЕДНЕСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ СИНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ ЗА СЧЕТ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И РАЦИОНАЛИЗАЦИИ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, А ТАКЖЕ СУЩЕСТВЕННЫЙ РОСТ ЭКОНОМИКИ И ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ БЛАГОСОСТОЯНИЯ НАСЕЛЕНИЯ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА НАШЕЙ СТРАНЫ.

Аля Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ) характерна критически раз-
реженная инфраструктура, которая накладывает особые ограничения на формирование пространственных комплексов по схемам размещения промышленного производства, принятым в рыночной экономике, где во главу угла ставятся лишь разного рода издержки. Здесь в процессе создания и становления диверсифицированной экономики необходимо придавать особое значение функциональной взаимодополняемости и стратегической роли территорий хозяйственного освоения, а также социально-экономической мультипликативности долгосрочных программ развития. Такая позиция полностью лежит в русле внешней и внутренней политики Российской Федерации, соответствует основным положениям общегосударственных, отраслевых, региональных и корпоративных концепций, стратегий, долгосрочных и среднесрочных программ и планов.

Для реализации интегрального подхода к развитию АЗРФ на уровне приарктических субъектов Российской Федерации наиболее эффективным инструментом построения активной (инновационной) траектории роста выступает кластеризация социально-экономического пространства. Мировой опыт показывает, что такой подход оптимален для повышения региональной конкурентоспособности региона за счет:

- комплексного (межотраслевого) подхода и стратегического видения;
- открытого диалога между основными субъектами политики (органы государственной власти, институты гражданского общества, бизнес-структуры, наука и образование, региональная элита, ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, проживающих на территории АЗРФ, и т.д.);
- снижения конфликтности между видами деятельности.

Кластерная политика на региональном уровне органично встраивается в процесс инновационной трансформации АЗРФ, которая связана с идеологией постиндустриального общества, включающей принципы мобильности, модульности, торжества нематериальных ценностей, сетевой организации, увеличения экономической роли сектора услуг, возрастания гибкости и интеллектуальности основных производственных процессов в добыче ресурсов и их переработке. Она ориентирована на обеспечение безболезненного совершенствования прежнего индустриального комплекса, который был создан во многих арктических регионах в период советского освоения, с превращением его в наукоемкий конкурентоспособный постиндустриальный кластер. Эта системная задача требует взаимной адаптации и модернизируемых комплексов и самой территории их дислокации. В рамках кластерных структур открываются дополнительные перспективы дальнейшего внедрения в экономику АЗРФ инструментов государственно-частного партнерства, включая создание сети площадок (технопарки, бизнес-парки и др.) для регулярного взаимодействия бизнеса, научно-образовательных структур, институтов гражданского общества и государственной власти.

На этапе формирования кластера лидирующую роль в его развитии играют органы государственной власти, задача которых мобилизовать и обеспечить координацию потенциальных участников (интересантов, стейкхолдеров, включая органы местного самоуправления, объединения предпринимателей, а также “якорных” резидентов – крупных конкурентоспособных компаний, выступающих в качестве ядра кластера). Кластер позволяет реализовать комплексный подход, учесть перспективные внутренние и внешние тенденции (глобализацию конкуренции) и изменения в структуре основных факторов производства (опережающее возрастание роли нематериальных активов) на базе открытого и интерактивного диалога между основными субъектами арктической политики России, совместного видения и общих целей. Значение кластеров и кластерной политики состоит в их способности придать наукоемкий характер традиционному ресурсному освоению арктических геотерий, способствовать диверсификации монопрофильной экономики, содействовать динамичному развитию транспортной, энергетической, промышленной, коммуникационной, сервисной инфраструктуры, росту малого и среднего бизнеса.

Базовые институциональные элементы кластеров (точнее, протокластеров) в АЗРФ существуют. Основная задача органов государственной власти состоит в создании адекватных регулятивов, обеспечивающих их саморазвитие и формирование благоприятного делового климата для их преобразования в институциональный каркас кластерной структуры. Необходимы также разработка компетентностных и мотивационных рычагов консолидированного управления социально-экономическим развитием, обеспечивающих эффективные внутри- и межкластерные взаимодействия участников, оценка инновационной зрелости кластеров, формирование масштабной и разветвленной инфраструктуры технохабов (инфраструктурные инновационные комплексы, обычно расположенные в технологически развитых точках экономического роста, вмещающие современные центры мультидоступа к технологиям, научные и образовательные дизайн-центры, а также вспомогательные инфраструктурные объекты, позволяющие эффективно реализовывать комплексные инновационные разработки и достигать необходимых конкурентных преимуществ), стимулирующих инновационную активность и расширяющих возможности коммерциализации разработок и трансфера технологий, создание инвестиционных механизмов на основе форсайт-кластеров, обеспечивающих оперативное инвестирование на любом этапе инновационного цикла. Этот процесс не может носить принудительный административный характер, а должен быть построен на мотивационной, стимулирующей основе, например с использованием принципа перенаправления. В этой связи особая роль придается системному интегратору – прогрессивной форме управления инновационным развитием кластерных проектов, формирующей инновационных, научных, инвестиционных и бизнес-лидеров по перспективному направлению и интегрирующей их компетенции для реализации конкурентоспособной продукции на основе управления внутри- и межкластерными взаимодействиями. Формат кластерной политики определяется размером геотерии и степенью централиза-

ции регулирования, уровнем развитости нерыночных активов, неформального сотрудничества и неофициальных каналов для передачи информации и знаний.

Важность внеэкономических условий для успешного формирования региональных кластеров в Арктике бесспорна, поскольку развитие индустриальных районов напрямую зависит от ряда социальных и социокультурных факторов, представляющих собой совокупность неформальных соглашений, правил и привычек, координирующих действий экономических агентов. Нерыночные отношения, доверие, культурные аспекты и социально-вложенное знание выступают определяющими элементами успеха кластерной политики, так как помогают снижать затраты на оформление сделок, стимулируют инновационную активность, малое и среднее предпринимательство.

Главной целью кластерной политики выступает создание необходимых условий для динамичного и сбалансированного развития приарктических регионов, включая не только совершенствование законодательства и формирование благоприятного делового климата, но и реализацию критически важных программ регионального развития, финансируемых в том числе и из федерального бюджета, и за счет ресурсов соответствующих государственных институтов развития. Подобные программы не должны замыкаться в границах одного приарктического субъекта Российской Федерации, а иметь статус межрегиональных, содействовать развитию интеграционных процессов на уровне макрорегионов. В этой связи именно стимулирование кластерных инициатив на федеральном уровне в рамках складывающейся системы стратегического планирования развития АЗРФ может дать необходимый импульс формированию конкурентоспособных межрегиональных, межотраслевых и трансграничных кластеров, поскольку в целях ее реализации предполагается разработка и утверждение соответствующих программ приарктических субъектов Российской Федерации, а также принятие мер по координации деятельности региональных органов государственной власти для достижения программных целей и конечных результатов, в том числе путем реализации аналогичных региональных программ.

Кластерная структура, в основу которой дифференцированно положена местная специфика, открывает возможность реализовать комплексный, надведомственный подход уже на региональном уровне. В современных условиях с развитием информационно-коммуникационных систем на первый план выходит сетевой сегмент, то есть горизонтальные координационные связи между отдельными участниками экономической деятельности напрямую по организационно-производственным и финансово-экономическим вопросам. Иными словами, все хозяйствующие субъекты находятся в пространстве сложнопереpleтенных взаимозависимостей и "обратных связей", образующих пересекающиеся поля и сферы.

Кластер, бесспорно, позволяет выработать комплексный взгляд на государственную политику регионального развития с учетом потенциала социально-экономического роста. Его эффективное функционирование основано на четырех принципах ("4К"): концентрация, конкуренция,

кооперация, конкурентоспособность¹. Значение кластеров и кластерной политики для регионов Арктической зоны Российской Федерации состоит в их способности придать наукоемкий характер традиционному ресурсному освоению территорий, способствовать диверсификации монопрофильной экономики, содействовать динамичному развитию транспортной, энергетической, коммуникационной, промышленной, социальной инфраструктуры, росту малого и среднего бизнеса.

Специфика и типология кластерной политики в АЗРФ обусловлена специализацией и профилем региональной экономики, которые, как правило, формируются вокруг эксплуатации природных ресурсов или обширных неосвоенных пространств. Именно здесь создаются главные конкурентоспособные секторы экономики, в прямой зависимости от которых различают типы кластеров: биоресурсные, транспортно-логистические, энергетические (в том числе кластеры новой энергетики), туристско-рекреационные, инновационные и т.д. Среди принципиальных особенностей специфики кластерных инициатив в АЗРФ выделяется тот факт, что устойчивое пространственное развитие региона наиболее эффективно может происходить за счет интенсификации морской деятельности, ее перехода на качественно новую инновационную траекторию на основе совершенствования территориальной структуры региональных морехозяйственных комплексов, обеспечивающего повышение производительности труда и мультипликативное развитие смежных и шлейфовых отраслей экономики с учетом хрупкости природной среды.

Приморские регионы Арктической зоны Российской Федерации обладают рядом ярко выраженных глобальных конкурентных преимуществ, а именно присутствием на их территориях и в прилегающих к ним исключительных экономических зонах крупных промышленных запасов природных ресурсов, разнообразием морской ресурсной базы, высоким качеством и развитостью человеческого капитала, значительными научно-технологическими заделами, свободным выходом в Мировой океан и к международным морским коммуникациям, наличием перспективных транспортно-транзитных узлов (хабов), близостью к развитым странам ЕС и АТР, обладающим высоким инновационным потенциалом и выступающим потребителями российских товаров и услуг морского происхождения и назначения. Лишь отсутствием проработанных схем их использования можно объяснить то, что они до сих пор не задействованы экономически в полной и должной мере. Соответственно, каждый из них требует адресного подхода, концентрации усилий на тех видах морепользования, которые наиболее конкурентоспособны и соответствуют долговременным общенациональным интересам нашей страны. Необходимо сохранить и модернизировать существующую инфраструктуру, предусмотреть соответствующие долговременные программы и комплексные схемы их развития, подвести под программные документы законодательную базу.

1. Конкуренция и кооперация благополучно сосуществуют благодаря тому, что происходят в разных плоскостях и между разными участниками: объединение в одних сферах помогает вести успешную состязательную борьбу в других.

Термин “комплексное” в отношении развития использован потому, что проведенный анализ долгосрочных стратегий социально-экономического развития арктических субъектов Российской Федерации показал, что практически во всех региональных стратегических решениях преобладает ведомственный подход – характерная и порочная черта современных негативных тенденций российской прогностики, которая отличается простым механическим суммированием отраслевых стратегий и расположением их в соответствующих ячейках структуры. В частности, морская деятельность не рассматривается в них в своем общесистемном единстве при всем многообразии ее функциональных видов. Такие стратегические решения способны лишь спровоцировать конфликты между видами морской деятельности в отношении одних и тех же акваторий Мирового океана при освоении их ресурсной базы. Иными словами, ни к чему другому, кроме как к усилению межвидового соперничества и росту межотраслевой конфликтности такой путь не ведет.

Высокая эффективность кластерного подхода для модернизации морского сегмента экономики с целью повышения его конкурентоспособности также подтверждена мировым опытом. В широком смысле он предполагает, что каждый конкретный вид морепользования не может рассматриваться отдельно от остальных, но должен системно интегрироваться внутрь комплекса взаимосвязанных секторов. При имплементации кластерной политики в морской деятельности основную сложность, но вместе с тем и главное преимущество, придающее грамотно сформированной конфигурации долгосрочных установок необходимую гибкость, устойчивость и жизнеспособность, представляет собой ее комплексный характер.

Преодолению ведомственного подхода, отраслевого и регионального сепаратизма способствует и общая, универсальная проблематика видов морепользования. Осознание того, что ключевые проблемы, а значит, и задачи идентичны для всех секторов морехозяйственного комплекса АЗРФ, помогает структурировать кластерную стратегию на интегральных принципах. В целом экономически эффективная специализация региона в обязательном порядке требует устойчивого роста сервисной экономики, что, в свою очередь, сопряжено с расширением сетей социокультурного обслуживания. Ядро морехозяйственных отраслей специализации можно рассматривать как локомотив, определяющий комплексное развитие региональной экономики АЗРФ и социально-экономический рост. Существует и обратная зависимость – только комплексное развитие создает наиболее благоприятные условия для эффективного функционирования отраслей специализации. И именно в этих тезисах снимается кажущееся логическое противоречие между специализацией и комплексностью, которое, кстати, может приобретать и надрегиональное измерение, когда обусловленная внутренними потребностями специализация региона не совпадает с внешними (общегосударственными) задачами и взглядами на перспективы его развития. К тому же, как уже отмечалось, стратегия создания сети морехозяйственных кластеров в АЗРФ становится опорой при повышении эффективности механизмов государственно-частного партнерства и взаимодействия между всеми субъектами морской политики: государством, обществом, бизнесом и наукой.

Ключевыми факторами успеха кластерной стратегии являются: признание роли кластеров в региональной экономике АЗРФ и их выделение в качестве субъектов экономических отношений в регионе; формализация государственной политики по отношению к кластерам (разработка методических рекомендаций по реализации кластерной политики в АЗРФ и формирование региональных программ развития кластеров); формулирование долгосрочного видения создания сети кластеров в АЗРФ (включение программ развития кластеров в стратегию социально-экономического развития региона и страны); поддержка со стороны государства кластерных инициатив (особенно на стадии становления); активное использование государственного заказа как инструмента поддержки кластеров; мощная научно-образовательная база и инновационная инфраструктура (инкубаторы, научные парки, технохабы, особые экономические зоны и т.д.); проведение активной маркетинговой политики и презентация кластеров на внешних рынках; обеспечение доступа участников кластера к информации.

Мультипликативный эффект кластера достигается комплексным влиянием нескольких компонентов: организационных составляющих (концентрация организационных усилий, рост организационной готовности к получению конкурентных преимуществ); экономических составляющих (экономия ресурсного обеспечения, снижение ресурсоемкости, повышение коэффициента использования материально-технических ресурсов, достижение конкурентных преимуществ на мировом рынке); инвестиционных составляющих (расширение возможностей использования разнообразных финансовых инструментов привлечения инвестиций); кадровых составляющих (рост квалификации специалистов, привлечение лучших кадров в работу по кластерным проектам); конструкторских или технологических составляющих (достижение высокого качества и технологического уровня разработок, ускорение инновационного развития и внедрения НИОКР и др.).

Региональные стейкхолдеры получают ряд выгод, а именно расширение возможностей для ведения бизнеса на региональном, общегосударственном и международном уровнях, более широкие возможности для стратегических объединений и сетей, а также расширение знаний о передовом опыте и регулярное переобучение топ-менеджеров. В целях ресурсного обеспечения реализации кластерной политики органов федеральной исполнительной власти могут быть использованы механизмы финансирования мероприятий за счет бюджетных средств, такие как: государственные программы Российской Федерации, включая федеральные целевые программы; Федеральная адресная инвестиционная программа; региональные и ведомственные целевые программы; НИОКР; средства государственных институтов развития (Государственная корпорация “Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)”, Инвестиционный фонд Российской Федерации, Венчурный фонд Российской Федерации (ОАО “Российская венчурная компания”), ОАО “Российский инвестиционный фонд информационно-коммуникационных технологий” и т.д.); средства, выделяемые на создание особых экономических зон и технопарков; средства венчурных фондов; средства, выделяемые на реализацию национальных проектов; средства программ развития малого предпринимательства и др.

Имплементацию предложенных целеустановок предлагается рассмотреть на примере Ненецкого автономного округа. В основу формирования активного (инновационного) сценария его социально-экономического развития положен кластерный подход с выделением точек и полюсов роста, обеспечивающий пространственную сбалансированность путем становления опорного каркаса расселения, полноценного раскрытия конкурентных преимуществ региона, последовательного освоения новых перспективных территорий и акваторий. Предполагается, что при этом будет происходить опережающее развитие транспортной, промышленной, энергетической инфраструктуры, сферы услуг, туристско-рекреационного бизнеса и элементов сервисной экономики, инновационно-технологическая модернизация традиционных видов экономической деятельности (рыболовства, оленеводства и др.). Несмотря на то что округ относится к территориям относительно недавнего масштабного промышленного освоения, у него есть все условия, чтобы в короткий срок стать одним из мощных нефтегазовых регионов-лидеров. Дальнейшее освоение природно-ресурсной базы и активное подключение к транспортно-транзитным и экспортно-сырьевым коридорам России будут открывать перспективные возможности для развития региона, связанные с разработкой новых месторождений и развитием транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе активизацией перевозок по Северному морскому пути.

Кластерный подход для Ненецкого автономного округа особо востребован при развитии транспортной инфраструктуры. Уже в среднесрочной перспективе предполагается создание транспортно-логистического кластера в районе пос. Амдерма, который будет использован как конечный пункт для железнодорожного транспорта (дорога Воркута – Амдерма) и строительства современного порта. Для этого существует ряд благоприятных предпосылок.

Так, в 20 км от Амдермы расположена глубоководная бухта Морозова, которая может принимать крупнотоннажные суда и обеспечивать укрытие транзитным судам, идущим по Северному морскому пути, в сложных гидрометеорологических условиях, а также стать важной опорной точкой трассы ввиду исключительно благоприятного расположения в створе Карских ворот. Для раскрытия транспортно-логистического потенциала Амдермы необходимо обеспечить развитие элементов сервисной экономики морепользования – здесь целесообразно разместить дополнительный ситуационный центр МЧС России в рамках уже реализуемой комплексной системы безопасности населения в Арктической зоне Российской Федерации и базу аварийно-спасательных сил, возобновить работу гидрометеорологической станции как ключевого элемента обеспечения безопасного прохода судов в стратегически важном районе Северного морского пути. Кроме того, необходимо внедрение современной системы управления движением судов в Карских воротах – самом узком месте трасс Северного морского пути, а также современной судоремонтной базы, что также может стать одной из подсистем амдерминского морехозяйственного кластера. Для обеспечения оперативного транспортного сообщения кластера, а также в целях быстрого реагирования в чрезвычайных ситуациях повышается ак-

туальность модернизации местного аэропорта – единственного в этом районе пункта, способного принимать крупные воздушные суда. В этой связи необходимо также развитие новой транспортной подсистемы округа с использованием высокоскоростных судов амфибийного типа. Строительство порта, выход к побережью железной дороги, возобновление деятельности аэропорта, который может использоваться как основной и запасной, а также для авиационного обеспечения при освоении континентального шельфа Российской Федерации в Арктике, обеспечат превращение Амдермы в один из важнейших стратегических транспортных узлов России на арктическом побережье.

Кроме того, развитие базовых элементов кластера повлечет за собой диверсификацию хозяйственной деятельности восточной части округа. Потенциальная портовая и перевалочная функция Амдермы создает условия для размещения здесь современного перерабатывающего горнорудного комплекса, ориентированного как на внутренние, так и внешние грузопотоки. Здесь же может быть размещен угольный морской терминал для приемки 1525 млн т угля с месторождений Ненецкого автономного округа и Республики Коми. Немаловажным фактором развития рассматривается размещение завода передельной металлургии, работа которого изначально может базироваться на местных ресурсах – утилизации металлолома в рамках ликвидации накопленного экологического ущерба, а в дальнейшем, в свете особого внимания к проблеме экологического оздоровления Арктической зоны Российской Федерации и опережающего развития транспортной инфраструктуры, стать одной из основных точек переработки бочкотары и прочего металлического лома сопредельных территорий (Новой Земли, Земли Франца-Иосифа и пр.). Развитие инфраструктуры также будет способствовать становлению Амдермы и как туристического центра – здесь возможно развитие широкого спектра туристических услуг – начиная от спортивных маршрутов и развития рафтинг-туров на Полярном Урале, организации экологических, познавательных и этнографических круизов на о-в Вайгач вдоль побережья Баренцева и Карского морей и заканчивая созданием этнографического центра ненецкого этноса.

Другим перспективным транспортно-логистическим кластерным проектом станет создание порта-хаба широкого профиля в пос. Индига. Здесь акватория достаточно защищена от воздействия экстремальных погодных условий и обладает благоприятными условиями для входа крупнотоннажного флота с Атлантики в круглогодичном режиме плавания с привлечением ледокольных средств в течение трех-четырех месяцев. Строительство многофункционального кластера в Индиге позволит создать благоприятные условия для обустройства трубопроводного транспорта по схеме Харьга – Индига с организацией терминала отгрузки в районе мыса Большой Румяничный. В перспективе до 2030 года к порту подойдет железная дорога Сосногорск – Индига.

Администрацией Ненецкого автономного округа подерживается проект создания рыбохозяйственного кластера в г. Нарьян-Маре, ориентированного на глубоководную и даже безотходную переработку водных биоресурсов, в том числе нетрадиционных и недоиспользуемых видов гидробионтов.

Туристско-рекреационные кластеры предполагается формировать на базе территорий, благоприятных для развития любительского промысла (охоты и рыболовства), лечебно-оздоровительного отдыха (термальные минеральные источники Пым-Ва-Шор и Дыр-Шор), этнографического и спортивного туризма.

В прогнозный период в округе четко обозначается центральная зона опережающего развития, расположенная вдоль основной оси расселения (сети вахтовых поселков) по р. Печоре. Помимо двух опорных центров – г. Нарьян-Мара и пос. Искателей, здесь можно выделить несколько подцентров (вахтовые поселки Варандей, Харьягинский и Дресвянка), ориентированных на активное промышленное освоение природно-ресурсной базы региона.

Нарьян-Мар станет базовым центром освоения группы нефтегазовых месторождений Тимано-Печорской провинции, центром этнографического туризма в Заполярье, стратегическим транспортно-распределительным узлом на трассе Северного морского пути. Пос. Искателей уже сейчас превращается в административный, социокультурный, деловой центр с современной инфраструктурой.

Возникновение западной зоны опережающего развития, которая включает Индигу и другие поселения, расположенные на побережье Баренцева моря, и сегодня относится к зоне ограниченной хозяйственной деятельности, напрямую будет зависеть от темпов развертывания строительства нового порта и железнодорожной магистрали Сосногорск – Индига, предусмотренной Транспортной стратегией

Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Вблизи Индиги известны залежи черных (железо, титан, ванадий, марганец), цветных (свинец, цинк, медь, никель, кобальт), редких (молибден, вольфрам), благородных (золото, платина) металлов. Кроме того, планируется создание газохимического комплекса по производству сжиженного газа и синтетической нефти.

Восточная часть округа (центр – пос. Амдерма) весь прогнозный период останется территорией традиционного природопользования и природоохранного значения. Здесь размещаются заповедники, комплексные заказники, природные парки, музей-заповедник, памятники природы. В перспективе здесь возможна организация производственной зоны, которая будет связана с добычей угля и цветных металлов. Со строительством железной дороги дополнительный импульс к развитию получит пос. Усть-Кара.

Таким образом, на примере Ненецкого автономного округа отчетливо заметно, что применение кластерного подхода нацелено на комплексное развитие регионов АЗРФ и позволяет за счет повышения эффективности и рационализации основных видов хозяйственной деятельности обеспечить существенный рост их экономики и повышение уровня благосостояния населения, формируя целостную систему хозяйственных отношений. Однако его реализация неизбежно столкнется с многочисленными трудностями, на преодоление которых может быть направлено опережающее развитие системообразующих, базовых отраслей арктических регионов России.



VII раздел

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИЙСКОГО СЕВЕРА



О СОСТОЯНИИ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**Константин Геннадьевич
Пальников**

ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ
МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



АРКТИКА – ВАЖНЕЙШИЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ РЕГИОН, ЯВЛЯЮЩИЙСЯ ЗОНОЙ ИНТЕРЕСОВ НЕ ТОЛЬКО АРКТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ – РОССИИ, США, КАНАДЫ, ДАНИИ, НОРВЕГИИ, НО И ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА И ДРУГИХ СТРАН С РАЗВИТОЙ ЭКОНОМИКОЙ, ТАКИХ КАК КИТАЙ, ЯПОНИЯ, ЮЖНАЯ КОРЕЯ, СИНГАПУР. ПРЕЖДЕ ВСЕГО, ЭТИ СТРАНЫ ПРИВЛЕКАЮТ ПЕРСПЕКТИВЫ ОСВОЕНИЯ НЕФТЕГАЗОВОГО ПОТЕНЦИАЛА АРКТИЧЕСКОГО КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА, А ТАКЖЕ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАЩЕНИЯ МАРШРУТОВ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК.

В ЭТОМ КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ОТНОСИТСЯ К СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПРИОРИТЕТАМ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В АРКТИКЕ.

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ СУЩЕСТВУЮТ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР К РЕГУЛИРОВАНИЮ ПЛАВАНИЯ СУДОВ НА ТРАССАХ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, УЖЕСТОЧЕНИЯ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПЛАВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЭТОЙ ТРАНСПОРТНОЙ АРТЕРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

Через Арктику проходят кратчайшие морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Тихоокеанского региона. Так, расстояние из Роттердама в Йокогаму по южному маршруту через Суэцкий канал составляет 11 205 морских миль, а при использовании Северного морского пути (далее – СМП) оно сокращается на 3860 морских миль, или на 34%.

Изменившаяся в последние годы ситуация на СМП создала предпосылки для принятия дополнительных мер к регулированию плавания судов на трассах СМП, ужесточения мер по обеспечению безопасности плавания и разработки

При разговоре о правовых аспектах Северного морского пути мы не можем не говорить о международном праве, поскольку в большей части арктические воды регулируются и международными актами. В частности, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года устанавливает право мирного прохода любых судов в территориальном море. В то же время конвенция дает право прибрежному государству устанавливать специальные нормативные требования в вопросах предотвращения загрязнения морской среды. При этом такие требования должны устанавливаться на недискриминационной основе, быть одинаковыми для российских и иностранных судов.

ТАБЛИЦА 1

ПРОГНОЗ ЭКСПОРТНОГО И ТРАНЗИТНОГО ГРУЗОБОРОТА НА СМП, МЛН Т

ГОД	ЗАПАД (7 МЕСЯЦЕВ В ГОДУ)	ВОСТОК (5 МЕСЯЦЕВ В ГОДУ)	ТРАНЗИТ (ЕВРОПА – АТР)	ИТОГО
2016	9,6	18,8	1,0	29,4
2020	24,7	34,0	5,0	63,7
2030	37,7	42,5	5,0	85,2

Примечание: прогноз основан на следующих предположениях:

1. Объемы грузопотоков с газовых месторождений Ямала, Центрально-Харасавэйского, Новопортового месторождений, а также месторождений шельфа Баренцева моря и Тимано-Печорского района 5 месяцев в году (42%) следуют в восточном направлении, 7 месяцев (58%) – в западном.
2. Объемы грузопотоков из Северо-Западного региона России, проходящие по Севморпути, приняты как 5 млн т в год (2016 год), 7 млн т в год (2020 и 2030 годы).
3. Объемы грузопотоков из Европы в страны АТР по Севморпути приняты как 1 млн т в год (2016 год), 5 млн т в год (2020 и 2030 годы).

дополнительных мер по стимулированию эксплуатации этой транспортной артерии Российской Федерации.

Какие же это предпосылки? Прежде всего, успешная реализация нескольких проектов по разработке месторождений нефти, нефтепродуктов, газа в акватории СМП. В Российской Федерации находится достаточно мощный атомный ледокольный флот (шесть действующих единиц) и имеется, наверное, самый серьезный опыт эксплуатации ледокольного флота в мире. Новые технологии в судостроении и судоходстве позволяют строить суда ледового класса, которые самостоятельно или в сопровождении ледокольного флота могут осуществлять плавание в более серьезных ледовых условиях, чем это было раньше. Новые технологии в навигационно-гидрографическом обслуживании, в том числе спутниковые системы определения места судна, обеспечивают сегодня повышение безопасности судоходства, включая арктические акватории.

Анализ потенциальных грузопотоков в акватории СМП позволяет сосредоточить усилия на необходимых инфраструктурных разработках для обеспечения этих грузопотоков.

Оценки, произведенные Минтранс России при участии Минэнерго России (табл. 1), позволяют сделать вывод, что к 2030 году общий грузооборот может достичь 50–80 млн т в год, что накладывает определенные обязательства на государство в части обеспечения торгового мореплавания в акватории СМП, прежде всего в части правового регулирования.

Таким образом, Россия имеет право регулировать мореплавание в акватории СМП только в части защиты морской среды от загрязнения судов, что достигается применением к судам ряда мер, позволяющих избежать повреждения, гибели судов, а значит, загрязнения, предотвращать столкновения судов, ситуации, приводящие к их повреждению при плавании в сложных ледовых условиях, исключить загрязнение морской среды любыми отходами от судоходной деятельности.

28 июля 2012 года принят Федеральный закон № 132 “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути” (далее – Федеральный закон № 132).

С его принятием создается централизованное государственное управление СМП, обеспечивающее безопасные условия плавания судов на его акватории и предоставляющее равный доступ всем заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным.

Законом вносятся изменения в федеральные законы “О естественных монополиях”, “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации” и в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.

Обязательные элементы мореплавания в Арктике – ледокольная проводка судов и ледовая лоцманская проводка – включены в сферы деятельности естественных монополий. За услуги по ледокольной проводке судов и ледовой лоцманской проводке предусмотрена плата, размер которой опре-

деляется законодательством Российской Федерации о естественных монополиях. При этом плата берется не за плавание судов по СМП, а за объем фактически оказанных услуг.

Сохраняя исторический титул СМП (“исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация в Арктике”), закон вводит новое понятие – “акватория СМП” и устанавливает конкретные границы этой акватории, упорядочивая тем самым организацию мореплавания в Российской Арктике.

Ряд функций обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды при плавании по акватории СМП возложен на создаваемую законом в форме федерального казенного учреждения администрацию Северного морского пути. Среди них:

- выдача разрешений на плавание судов по СМП;
- мониторинг движения судов;
- предоставление навигационной, гидрометеорологической и иной информации;
- организация системы радиосвязи;
- выдача удостоверений лоцманам на право ледовой лоцманской проводки судов.

Вводится разрешительный порядок допуска судов к плаванию по акватории СМП. Общими и обязательными условиями допуска на СМП являются соответствие судна требованиям к конструкции, оборудованию и снабжению судов, следующих по СМП, не допускается плавание судов, не имеющих на борту свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности судовладельца за ущерб от загрязнений морской среды.

Обязанности собственника по подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации, распространены законом на акваторию СМП. Также в отношении судов (в том числе и иностранных), осуществляющих плавание по СМП, распространены требования Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, касающиеся страхования рисков, возникающих при плавании судов в ледовых условиях.

Во исполнение Федерального закона №132 Минтранс России приступил к разработке Правил плавания в акватории Северного морского пути взамен действующих более 20 лет и устаревших Правил плавания по трассам Северного морского пути. Новые правила содержат:

- порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути;
- правила ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути;
- правила ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути;
- правила проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути;
- положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути;
- правила осуществления связи по радио при плавании судов в акватории Северного морского пути;

- иные касающиеся организации плавания судов в акватории Северного морского пути положения.

Развитие инфраструктуры СМП относится к стратегическим приоритетам государственной политики в Арктике, в первую очередь это касается строительства новых и модернизации существующих морских портов.

Наиболее показательным является проект строительства морского порта в районе пос. Сабетта, реализуемый ОАО “Ямал СПГ”, Росморречфлотом, ФГУП “Росморпорт” (генеральный проектировщик – ОАО “Ленморнипроект”) в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2010 года №1713-р “Об ут-



САБЕТТА – НОВЫЙ МОРСКОЙ ПОРТ В ОБСКОЙ ГУБЕ

верждению комплексного плана по развитию производства сжиженного природного газа на полуострове Ямал”.

При создании морского проходного канала протяженностью около 50 км строители столкнулись с проблемой несовершенства законодательства. В соответствии со статьей 37 Федерального закона от 31 июля 1998 года №155-ФЗ “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации” отвал грунтов при дноуглубительных работах законодательно разрешен только за пределами территориальных вод РФ, на расстоянии около 120 км, что увеличивает затраты на дноуглубление в несколько раз.

Необходимо внесение изменений в ФЗ-155 для разрешения отвала грунтов дноуглубления в территориальных водах.

Другой важной проблемой, на которой хочу остановиться, являются перспективы ледокольного обеспечения мореплавания в Арктике.

Анализ графика выбытия атомных ледоколов показывает насущную потребность введения после 2016 года атомных ледоколов нового поколения (табл. 2).

В рамках федеральных целевых программ запланировано строительство одного универсального атомного ледокола мощностью 60 МВт (договор на строительство головного ледокола подписан 23 августа 2012 года), до 2020 года планируется построить еще два аналогичных атомных ледокола.

В настоящее время наш арктический транспортный флот насчитывает более 150 транспортных судов арктических ледовых классов.

Развитие арктического транспортного флота осуществляется по планам и за счет средств судоводных и ресурсодобывающих компаний.

Государственная поддержка строительства этих судов на российских верфях под российский флаг осуществляется в виде субсидий на оплату части процентной ставки по кредитам российских банков.

По заказу ОАО "Совкомфлот" для вывоза нефти с терминалов Варандей и Приразломное в Печорском мо-

ТАБЛИЦА 2

ГРАФИК ВЫБИТИЯ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

ГОД	ЧИСЛО ЛЕДОКОЛОВ В СТРОЮ	СИБИРЬ (1976)	РОССИЯ (1984)	СОВЕТСКИЙ СОЮЗ (1989)	ЯМАЛ (1991)	50 ЛЕТ ПОБЕДЫ (2006)	ТАЙМЫР (1989)	ВАЙГАЧ (1990)	
2011	6	В отстое	27	22	20	5	22	21	
2012	6		28	23	21	6	23	22	
2013	6		29	Утилизация (решение о продлении срока эксплуатации может быть принято после проведения комплексных мероприятий по продлению срока службы ледокола и ресурса реакторной установки)	22	7	24	23	
2014	6	Утилизация (решение о продлении срока эксплуатации может быть принято на основании решения о продлении ресурса реакторной установки)			23	8	25	24	
2015	5				24	9	Утилизация	25	
2016	4				25	10	Утилизация		
2017	3				26	11			
2018	3				27	12			
2019	3				28	13			
2020	2					29	14		
2021	2					30	15		
2022	2				31	16			
2023	1			Утилизация	17				
2024	1				18				

Примечание: синий – линейные ледоколы, серый – мелкосидящие ледоколы.

По информации Минэкономразвития России, вопрос о финансировании ледокола после 2015 года включен в перечень несогласованных вопросов для рассмотрения на заседании Правительственной комиссии по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период.

В случае прекращения строительства ледокола с 2020 года ледокольная проводка по СМП будет крайне затруднена.

ре в 2008–2010 годах построены пять танкеров дедвейтом 70 тыс. т ледового класса Arc6.

По заказу компании "Роснефть" начато строительство серии танкеров дедвейтом 30 тыс. т ледового класса Arc6 для вывоза нефти и нефтепродуктов из портов Архангельск и Витино. Головной танкер этой серии введен в эксплуатацию в 2008 году.

Для транспортировки грузов из Дудинки в круглогодичном режиме компанией "Норильский никель" в 2006–2009 го-

дах построены пять контейнеровозов дедвейтом 18 тыс. т ледового класса Arc7. Эксплуатация контейнеровозов показала их способность осуществлять самостоятельное плавание во льдах толщиной до 1,5 м на линии Дудинка – Мурманск при специальном гидрометеорологическом обеспечении. В 2011 году для компании был построен танкер дедвейтом 18,5 тыс. т.

Развитие комплексной системы навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания осуществляется по следующим основным направлениям:

- изучение подводного рельефа арктических морей в целях издания современных навигационных карт, руководств и пособий для плавания;

вы Санникова и Дмитрия Лаптева, где глубины меньше (соответственно 12,4 и 9 м).

Для крупнотоннажных судов, и прежде всего танкеров, нужны новые высокоширотные глубоководные маршруты – севернее Новосибирских о-вов и далее до пролива Лонга. Эти районы характеризуются слабой гидрографической изученностью, на некоторых участках планируемого маршрута на картах существуют белые пятна, где промерные работы вообще не производились.

Многие участки высокоширотной трассы имеют глубины менее 40 м и по международным требованиям



3

СУДА ДВОЙНОГО ДЕЙСТВИЯ



4



5

АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ



6

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫХ СУДОВ.
ПРОЕКТ MPSV07

- оснащение акватории СМП современными средствами навигационного оборудования;
- оперативное информирование мореплавателей об изменениях в навигационной обстановке;
- осуществление лоцманских проводок на рр. Енисей и Колыма общей протяженностью 432 морские мили.

Одним из сдерживающих факторов плавания по Северному морскому пути крупнотоннажных судов являются малые глубины на существующих традиционных трассах.

Осадка таких судов превышает 15 м, и они не могут использовать традиционные маршруты через проли-

должны быть обследованы площадной съемкой, дающей возможность со 100%-ной гарантией обнаруживать все навигационные опасности для нанесения их на карты.

В этих целях с 2011 года проводятся исследования глубин высокоширотного маршрута с использованием современных промерных комплексов.

По состоянию на конец сентября 2012 года промерные работы выполнены в объеме 30,5 тыс. приведенных километров (а с 2011 года в объеме свыше 61 тыс. приведенных километров) на наименее изученных участках высокоширотной трассы.

Выделяемые в настоящее время средства федерального бюджета позволяют проводить промерные работы только на высокоширотных маршрутах. Для организации Росморречфлотом полноценной картографической деятельности в соответствии с Федеральным законом от 14 июня 2011 года №141-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» требуется проведение промерных работ для площадного обследования рельефа дна на всей акватории СМП, для чего необходимо выделение дополнительных средств федерального бюджета.

С целью создать современную комплексную систему навигационно-гидрографического обеспечения на СМП предусматривается:

- продолжение работ по замене светооптической аппаратуры плавучих и береговых средств навигационного оборудования на новую энергосберегающую аппаратуру на основе светодиодной оптики;
- установка перспективных альтернативных, экологически чистых источников питания (солнечных батарей, ветрогенераторов и аккумуляторных батарей нового поколения), изготовленных с учетом жестких экологических требований. На сегодня проведена замена или модернизация более 100 единиц средств навигационного оборудования, работающих от альтернативных источников энергии.

Задача надежного навигационного обеспечения в настоящее время решается в рамках Федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2015 годы».

С сентября 2012 года Северный морской путь оснащен сетью контрольно-корректирующих станций (ККС) ГЛОНАСС/GPS. Введены в строй и эксплуатируются шесть ККС, расположенных на о-вах Олений, Андрея, Столбовой, Каменка, на мысе Стерлигова и на берегу р. Индигирки.

Обеспечение поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, в зоне ответственности Российской Федерации в Арктике развивается в следующих направлениях.

Первое направление

Исходя из особенностей Арктического региона и планируемого увеличения интенсивности судоходства по акватории Северного морского пути создан и с июля 2011 года функционирует морской спасательный подцентр Тикси. В конце 2012 года планируется создать морской спасательно-координационный центр Диксон и морской спасательный подцентр Певек.

С учетом значительной протяженности Северного морского пути к концу 2012 – середине 2013 года будут закончены работы по созданию четырех арктических пунктов

передового базирования аварийно-спасательных формирований в портах Диксон, Тикси, Певек и Провидения. Они будут оснащены необходимым оборудованием, предназначенным для работы в сложных арктических условиях.

В рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» строятся четыре спасательных судна мощностью 7 МВт (ледового класса Arc6). Поставка головного судна планируется в 2013 году. Кроме того, готовятся и три спасательных судна мощностью 4 МВт (ледового класса Arc5). 18 сентября 2012 года головное судно «Спасатель Карев» вышло на заводские ходовые испытания. Суда оснащены необходимым аварийно-спасательным имуществом и оборудованием для решения широкого комплекса задач по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, ликвидации последствий морских аварий и ликвидации разливов нефти на море, в том числе и с использованием телеуправляемых подводных аппаратов.

Второе направление

Начиная с 2012 года аварийно-спасательные группы с водолазным имуществом и оборудованием для ликвидации разливов нефти регулярно привлекаются для обеспечения аварийно-спасательной готовности на борту атомных ледоколов, в том числе и при выполнении ледоколами высокоширотных круизных рейсов.

С 2012 года дополнительно организовано дежурство аварийно-спасательных групп на борту ледокола «Красин» при выполнении им работ в акватории СМП.

Дальнейшее развитие морской деятельности в Арктике предусматривает решение следующих задач:

- создание администрации Северного морского пути;
- выделение необходимых средств федерального бюджета для строительства атомного ледокола нового поколения;
- финансирование гидрографических исследований Северного морского пути и строительства средств навигационного оборудования;
- реконструкция объектов портовой инфраструктуры на Северном морском пути;
- создание и оснащение мобильных поисково-спасательных формирований для действий в Арктической зоне;
- разработка и развитие систем мониторинга состояния критически важных и потенциально опасных объектов в целях оперативного принятия управленческих решений;
- разработка и внедрение новых технологий и средств ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций в условиях низких температур.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ – НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ МАГИСТРАЛЬ РОССИИ В АРКТИКЕ

**Владимир Владимирович
Михайличенко**

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
НЕКОММЕРЧЕСКОГО ПАРТНЕРСТВА
ПО КООРДИНАЦИИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ, ПОЧЕТНЫЙ ПОЛЯРНИК,
КАПИТАН ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ



В ТЕРМИН “СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ” ЧАСТО ВКЛАДЫВАЮТСЯ РАЗЛИЧНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ: ТРАНСПОРТНАЯ МАГИСТРАЛЬ, ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИЛИ ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЕ ПРОСТРАНСТВО. В ДАННОЙ СТАТЬЕ ПОНЯТИЕ СМП ИСПОЛЬЗУЕТСЯ В ЗНАЧЕНИИ “НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ МАГИСТРАЛЬ РОССИИ В АРКТИКЕ”.

ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА, КАСАЮЩЕГОСЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, НЕОБХОДИМО В ОПЕРАТИВНОМ ПОРЯДКЕ РАЗРАБОТАТЬ НОВЫЕ “ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ ПО ТРАССАМ СЕВМОРПУТИ”, “ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ И ОБОРУДОВАНИЮ СУДОВ, СЛЕДУЮЩИХ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ”, “ПОЛОЖЕНИЕ О ЛЕДОВОМ ЛОЦМАНЕ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ”, ПРИЧЕМ РАЗРАБОТАТЬ ИХ В МАКСИМАЛЬНО КОРОТКИЕ СРОКИ И СДЕЛАТЬ ИХ ПРОСТЫМИ И ПОНЯТНЫМИ ДЛЯ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ.

ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НЕОБХОДИМО РАБОТАТЬ НАД ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ОБРАТНЫХ ГРУЗОВ И ДОКАЗЫВАТЬ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ИХ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ, ИСКЛЮЧАЮЩЕЙ ПЛАВАНИЕ СУДОВ В БАЛЛАСТЕ. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ДЕФИЦИТА ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА ДЛЯ ПРОВОДКИ ПО СМП ТРАНЗИТНЫХ СУДОВ, НЕОБХОДИМО К 2017 ГОДУ ПОСТРОИТЬ НОВЫЙ ДВУХОСАДОЧНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ, А ТАКЖЕ ВОССТАНОВИТЬ ИЛИ ВНОВЬ СОЗДАТЬ ИНФРАСТРУКТУРУ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ НА ТРАССЕ ТРАНЗИТНЫХ СУДОВ И ОТКРЫТЬ ПОРТЫ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДЛЯ ИНОСТРАННЫХ СУДОВ.

В настоящее время наблюдается активизация перевозок по трассам Севморпути, что отчетливо показывает арктическая навигация. Так, например, в 2011 году по СМП было проведено самое крупное за время эксплуатации трассы судно – танкер Vladimir Tikhonov, принадлежащий ОАО “Совкомфлот”, дедвейтом 162 362 т, с грузом газоконденсата 120 843 т. В тот же год танкер Palva дедвейтом 74 940 т, принадлежащий Neste Oil, с грузом газоконденсата 59 313 т был проведен по трассе за рекордное время: всего за 6,5 суток, со средней скоростью около 14 узлов. Рейс проходил во второй половине сентября, то есть в самое благоприятное для проводки время, что позволило штабу морских операций выбрать маршрут плавания полностью по чистой воде. В 2011 году танкер Preseverance дедвейтом 73 788 т с грузом нефтепродуктов впервые в истории СМП совершил три транзитных рейса по трассе за одну арктическую навигацию: два рейса с запада на восток и один рейс с востока на запад. Осенью 2011 года (октябрь – ноябрь) сухогруз теплоход “Заполярный” высшего ледового класса (арс 7), принадлежащий ОАО “ГМК “Норильский никель”, совершил без ледокольного обеспечения двойной рейс из Дудинки в Шанхай и обратно, доставив в Китай 9 тыс. т цветных металлов, а в Дудинку – 700 т контейнеров.

Всего в навигацию 2011 года выполнен 41 транзитный рейс, включая рейсы с грузом, в балласте, научные и перергонные. Из них с грузом – 26 рейсов. 24 рейса выполнено судами под российским флагом (58%), 17 рейсов – судами под иностранным флагом (42%). Всего перевезено 834 931 т груза. Доля судов в грузоперевозках под российским флагом составила 11,3%. Во всем грузообороте доля нефтепродуктов составила 82,2% (из них перевозка танкерами под иностранным флагом – 86,9%, а под российским флагом – 3,1%). По сравнению с 2010 годом грузооборот в 2011 году увеличился в 5,8 раза (145 000 т в 2010 году и 834 931 т в 2011 году).

В отдельные дни на трассе СМП в 2011 году работало в сутки до 100 морских и речных судов. Большая часть этих судов осуществляла доставку оборудования и строительных материалов в Байдарацкую и Обскую губу для нефтяных и газовых компаний.

Оживление транзита произошло за счет увеличения перевозок нефтепродуктов. В предыдущие годы доля налива в грузообороте транзита не превышала 30%.

Грузоперевозки по СМП в 2011 году составили 3111 тыс. т (по данным АСМП), в том числе:

- вывоз (806 тыс. т) – 26% от всех перевозок;
- завоз (1471 тыс. т) – 47,2% с учетом междупортовых перевозок по Севморпути;
- транзит (834 тыс. т) – 26,8%;
- перевозка наливных грузов (1117,4 тыс. т) – 36%.

Перевозки в 2011 году в районах, смежных с СМП, более полугода “покрытых льдом” (согласно статье 234 Конвенции ООН по морскому праву), составили: Печерское море (юго-восток Баренцева моря) – 3900 тыс. т и северная часть Берингова моря – 415,3 тыс. т.

Всего в Арктике с учетом перевозок в границах СМП (3111 тыс. т) и смежных с ним районов (4315,3 тыс. т) об-

щий грузопоток в 2011 году составил почти 7,5 млн т различных грузов. Ожидается, что перевозки в границах СМП в 2012 году могут достигнуть 4 млн т, транзит из них может составить половину. В целом арктическая навигация 2011 года показала, что плавание грузовых судов по Северному морскому пути из Мурманска в различные порты Юго-Восточной Азии, по сравнению с плаванием через Суэцкий канал, сокращает время в пути от 7 до 22 суток, что является важнейшим экономическим преимуществом СМП.

Арктическая навигация 2011 года показала и обосновала экономию времени при плавании по СМП из европейских портов в порты Юго-Восточной Азии по сравнению с плаванием в эти же порты через Суэцкий канал. Из числа транзитных судов, прошедших с грузом по СМП в 2011 году, рассматриваются только крупные суда (дедвейтом более 20 т):

- танкер Perseverance, дедвейтом 73 788 т, Мурманск (Витино) – Нинбо (Китай) – 12 суток;
- балкер Sanco Odissey, дедвейтом 74 800 т, Мурманск – Бейлун (Китай) – 18,5 суток;
- балкер “М. Кузузов”, дедвейтом 23 500 т, Мурманск – Джинганг (Китай) – 10 суток;
- балкер “Дм. Пожарский”, дедвейтом 23 500 т, Мурманск – Джинганг (Китай) – 11 суток;
- танкер “Вл. Тихонов”, дедвейтом 16 2362 т, Мурманск – Банконг (Тайланд) – 7,3 суток;
- танкер Marilee, дедвейтом 74 898 т, Мурманск – Ханчжоу (Китай) – 9 суток;
- танкер Sti Heritage, дедвейтом 73 957 т, Мурманск – Банконг (Тайланд) – 7 суток;
- танкер Stena Poseidon, дедвейтом 74 957 т, Мурманск – Инчхон (Южная Корея) – 22 суток;
- танкер Palva, дедвейтом 74 940 т, Мурманск – Хуэйчжоу (Китай) – 16 суток;
- танкер Perseverance, дедвейтом 73 788 т, порты Онсан, Йосу (Южная Корея) – Гавр (Франция) – 5 суток;
- танкер Mariann, дедвейтом 74 999 т, Мурманск – Инчхон (Южная Корея) – 20 суток;
- танкер Affinity, дедвейтом 73 541 т, Мурманск – Хуэйчжоу (Китай) – 14,5 суток;
- танкер Perseverance, дедвейтом 73 788 т, Мурманск – Хуэйчжоу (Китай) – 8 суток.

На основании данных, полученных от судовладельцев, суточная стоимость, включая стоимость топлива, судов “на ходу”, которые принимали участие в транзитных перевозках по СМП, может быть принята:

- для танкеров, дедвейтом 50–70 т, в пределах 40–50 тыс. долларов;
- для балкеров, дедвейтом 50–75 т, в пределах 40–50 тыс. долларов;
- для балкеров, дедвейтом 20–25 т, в пределах 25 тыс. долларов;
- для танкеров, дедвейтом более 150 т, в пределах 90 тыс. долларов.

Плата за ледокольную проводку судов по СМП (с учетом нового гибкого тарифа) может быть приравнена к плате за проход по Суэцкому каналу. Повышенную страховку при плавании по Севморпути с учетом опасности получения ледовых повреждений можно сравнить с повышенной стра-

ховкой при проходе Аденского залива (встреча с пиратами). Дополнительными расходами при прохождении Северного морского пути являются расходы на оплату ледового лоцмана, но они не очень велики, всего около 10 тыс. долларов за рейс. Исходя из этого, можно считать, что экономия времени рейса на 10 суток за счет использования СМП может уменьшить расходы судовладельца на 250–900 тыс. долларов.

Серьезной проблемой, влияющей на экономическую привлекательность Севморпути, выступает недостаточное количества груза для обратной перевозки (с востока на запад), что вынуждает некоторые суда совершать обратное плавание по СМП в балласте (без груза). Однако, как показывает рейс танкера *Perseverance* в конце августа, грузы для транспортировки через Северный морской путь есть! Необходимо искать эти грузы и доказывать экономическую целесообразность перевозки их по СМП. В настоящее время ФГУП «Атомфлот» и дирекция партнерства занимаются такой работой. Совместно с нашими партнерами на Аляске (Институт Севера) мы готовим встречу с некоторыми грузоотправителями: шахта *Red Dog* – отгрузка цинкового концентрата в Европу; порты *Dutch Harbour* и *Adak* на Алеутских островах – отправка мороженой рыбы в Европу.

По имеющейся у партнерства информации, шахта *Red Dog* на Аляске экспортирует более 1 млн т концентрата цинка и свинца в год. Часть этого груза отправляется на европейский рынок. Обычно этот груз идет через Панамский канал. Однако этот рейс может быть выполнен гораздо быстрее по СМП. Расстояние от порта *Red Dog* до порта *Rotterdam* через СМП составляет 4438 морских миль, что в два раза меньше расстояния через Панамский канал (10 887 морских миль). Цена ледокольного сопровождения по Севморпути для судов с концентратом приблизительно равна цене проводки через Панамский канал (4–4,5 долларов за 1 т груза). Отправка концентрата с шахты *Red Dog* выполняется в течение 100 дней в году, с конца июня до конца сентября. Этот период также благоприятен для транзитного плавания по СМП. В это время грузовое судно может следовать за ледоколом на полном ходу.

Транзитные перевозки по СМП могут возрасти к 2015–2016 годам до 4–5 млн т, что потребует более 100 ледокольных проводок в год. Для выполнения этих работ необходимо поддерживать в постоянной готовности достаточное число ледоколов.

По мнению Минтранса России, а также Госкорпорации «Росатом», в ведении которой с 2008 года находится атомный ледокольный флот, необходимо как можно скорее приступить к строительству головного универсального атомного ледокола (атомохода нового поколения). В противном случае, начиная с 2016 года, возникнет «ледовая пауза», обусловленная списанием двух атомных мелкосидящих ледоколов «Таймыр» и «Вайгач», работающих в устьях рек.

«Ледовая пауза» может затормозить комплексную программу по развитию производства сжиженного природного газа на п-ове Ямал и транспортировку углеводородного сырья с шельфовых месторождений Баренцева и Печорского морей. Кроме этого, значительно снизит транзитный потенциал Севморпути и доминирующее положение Российской Федерации в Арктической зоне.

Новый атомный ледокол проекта 22220 – головной, универсальный, для работы на мелководье и на глубоководных трассах Севморпути – заменяет собой два типа атомных ледоколов: «Арктика» и «Таймыр». Разработка данного проекта выполнена в 2008–2009 годах, а сам проект утвержден на техническом совете Росморречфлота в 2009 году.

Федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» было предусмотрено строительство головного универсального атомного ледокола начиная с 2010 года, однако финансирование на эти цели не было выделено. Только в 2012 году Правительством Российской Федерации выделено 5 млрд рублей на начало строительства головного ледокола и объявлен тендер на его постройку. После окончания тендера контракт на строительство первого универсального ледокола может быть подписан уже в самое ближайшее время. Окончание строительства ледокола предполагается в 2017 году. Всего до 2020 года запланировано строительство двух однотипных ледоколов.

Федеральным законом от 28.07.2012 №132-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части госрегулирования торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути» предусмотрено:

- закрепление государственного регулирования по трассам СМП – исторически сложившейся национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике;
- границы СМП установлены Правительством Российской Федерации;
- создается администрация Северного морского пути в форме федерального государственного учреждения, с определением ее функций, взамен существующего отдела в Росморречфлоте, что значительно поднимет ее статус;
- разработка новых «Правил плавания по трассам Северного морского пути», «Положения о штабах морских операций», «Требований к конструкции и оборудованию судов, следующих по СМП», «Положения о ледовом лоцмане на СМП» и т.д.;
- утверждение на государственном уровне тарифов за услуги по проводке судов на трассах СМП.

Разработка и утверждение упомянутых выше документов не терпит промедления, без них невозможна нормальная и безопасная эксплуатация Северного морского пути. Закон опубликован в «Российской газете» 30 июля 2012 года и вступает в силу через 180 дней после опубликования.

Эффективная и регулярная работа СМП требует решения главной задачи – обеспечения безопасности мореплавания и надлежащего обслуживания транзитных судов. Для этого необходимы:

- продолжение картографической съемки;
- надежная работа навигационно-гидрографического оборудования на трассе Севморпути;
- регулярные промеры глубин на трассе СМП;
- окончательная прокладка глубоководного маршрута для проводки крупнотоннажных судов к северу от

Новосибирских о-вов (в 2011 году из бюджета было выделено финансирование на эти работы и впервые за последние годы на трассе работало семь гидрографических судов);

- обеспечение возможности в районе трассы СМП буксировки судов и их снабжения пресной водой; выполнения аварийного и срочного ремонта судов; водолазных осмотров; смены экипажей.

Для оказания перечисленных услуг иностранным транзитным судам необходимо открыть порты на трассе Севморпути и восстановить или вновь создать инфраструктуру для обслуживания судов. Такими портами на трассе могут стать Диксон на западе и Певек на востоке, имеющие глубоководные и закрытые рейды, пригодные для крупнотажных судов и расположенные непосредственно на трассе.

Кроме того, необходимо восстановить инфраструктуру для обслуживания судов в дальневосточном порту Провидения. Этот порт называют “Ворота Арктики”, и он открыт для захода иностранных судов.

С введением нового гибкого тарифа (приказ ФСТ России от 07.06.2011 №122-т/1) на услуги ледокольного флота на трассах СМП, который разрешает применять тарифы ниже предельных, значительно повысилась привлекательность использования трассы Севморпути судовладельцами и операторами, включая иностранных, в том числе для транзитного плавания. Старые тарифы практически заперли трассу Северного морского пути, так как были в 4–6 раз выше тарифов Суэцкого канала. В результате гибкой тарифной политики на трассе СМП в арктическую навигацию 2011 года было перевезено транзитом более 834 931 т грузов, что является абсолютным рекордом в истории СМП.

Активизировались проводки судов по СМП в целях обеспечения Северного завоза, перевозки оборудования для строительства подводных газопроводов в Арктике, а также для проведения научных исследований, включая работы по определению границ континентального шельфа России в Арктике. Для выполнения надлежащего ледокольного обеспечения в настоящее время на трассе СМП работают четыре атомных ледокола и один дизельный линейный. На трассе СМП появились новые перспективные грузопотоки: перевозка мороженой рыбы с Дальнего Востока в европейские российские порты, перевозка нефтепродуктов, добываемых на арктических месторождениях, выполнен двойной рейс крупнотажного танкера с грузом нефтепродуктов с запада на восток и обратно.

Максимальный тариф на услуги ледокольного флота на трассе СМП, согласно приказу ФСТ России от 01.06.2011 №122-т, составляет 1048 рублей за 1 т (32,75 доллара). Проводка судна 8000 TEU стоит 262 тыс. долларов. Тариф может быть уменьшен по согласованию с ОАО “Атомфлот”. На сегодняшний день он может составлять 5–6 долларов за 1 т (экспертная оценка). В этом случае проводка судна 8000 TEU при тарифе 5,5 доллара за 1 т будет стоить всего

44 тыс. долларов. Таким образом, для увеличения транзитного грузопотока на Севморпути необходимо, чтобы тариф за ледокольную проводку по трассе оставался равным или ниже на 10–15% тарифа Суэцкого канала.

В целом для реализации федерального закона, касающегося государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути, необходимо в оперативном порядке разработать новые “Правила плавания по трассам Севморпути”, “Требования к конструкции и оборудованию судов следующих по Северному морскому пути”, “Положение о ледовом лоцмане на Северном морском пути”, причем разработать их в максимально короткие сроки и сделать их простыми и понятными для судовладельцев, в том числе и для иностранных.

Для увеличения экономической привлекательности Северного морского пути необходимо работать над привлечением обратных грузов и доказывать экономическую целесообразность их перевозки по Северному морскому пути, исключая плавания судов в балласте. Для того чтобы избежать дефицита ледокольного флота для проводки по СМП транзитных судов, необходимо к 2017 году построить новый двухосадочный атомный ледокол, а также восстановить или вновь создать инфраструктуру по обслуживанию на трассе транзитных судов и открыть порты обслуживания для иностранных судов. Для обеспечения безопасности плавания крупнотажных судов (с осадкой более 15 м) целесообразно оборудовать новый глубоководный маршрут.

Проект “Арктический шаттл”, предлагаемый партнерством, может быть одним из вариантов практического воплощения идеи транспортного коридора. Особенности плавания:

- круглогодичное устойчивое плавание в арктических льдах транспортных судов усиленного ледового класса под проводкой мощных ледоколов (в том числе атомных) по наиболее подходящим ледовым трассам (как прибрежным, так и высокоширотным, в зависимости от реальной (конкретной) ледовой обстановки);
- суда усиленного ледового класса (как более дорогие) должны использоваться только на ледовых участках пути;
- на участках пути по чистой воде могут использоваться обычные суда (без ледового класса, более быстрое, дешевые, экономичные), поскольку операционные затраты и капиталовложения при использовании судов высокого ледового класса выше, нежели при использовании обычных судов;
- обычные суда могут загружаться в портах региона Роттердам – Антверпен – Гамбург на западе и портах США, Японии и Китая на востоке;
- перегрузка должна выполняться в портах, наиболее приближенных к ледовой зоне (Мурманск, Архангельск, Киркенес на западе; Провидения, Адак, Датч-Харбор, Анкоридж, Петропавловск-Камчатский на востоке).

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ГРУЗОПОТОКОВ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Владимир Степанович Селин
РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ
ПОЛИТИКИ НА СЕВЕРЕ И В АРКТИКЕ
ИНСТИТУТА ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ
КОЛЬСКОГО НАУЧНОГО ЦЕНТРА РАН, ДОКТОР
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР



СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ – НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ
КОММУНИКАЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. ЭТО ОДНО ИЗ КЛЮЧЕВЫХ
ПОЛОЖЕНИЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АРКТИЧЕСКОЙ ДОКТРИНЫ.
НО ДЛЯ НОРМАЛЬНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ НУЖНО ЕЩЕ ОЧЕНЬ МНОГО СДЕЛАТЬ.
В ЧАСТНОСТИ, ОПРЕДЕЛИТЬСЯ СО СТРАТЕГИЧЕСКИМИ ГРУЗОПОТОКАМИ
И ИХ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ.

В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации на период до 2020 года Северный морской путь призван обеспечивать решение следующих задач, связанных с транспортным обслуживанием районов северного побережья страны:

- максимального удовлетворения потребностей населения северных территорий в перевозках;
- обеспечения социальных и культурных условий жизни народов Севера;
- вовлечения в народно-хозяйственный оборот страны природных ресурсов месторождений, расположенных в прибрежной и шельфовой зонах Баренцева, Печорского и Карского морей;
- вывоза углеводородного сырья на экспорт;
- развития внутриарктических каботажных сообщений;
- осуществления международных транзитных перевозок;
- укрепления экономической безопасности и обороноспособности.

Однако стратегический рост объемов перевозок возможен только на основе крупномасштабного экспорта углеводородов, включая сжиженный природный газ (СПГ). Здесь возникает сразу несколько проблем. Во-первых, хотя Азиатско-Тихоокеанский рынок (АТР) энергоресурсов является и самым большим по объемам потребления, и самым быстрорастущим, конкуренция здесь очень высока. СПГ на АТР поставляют Катар, Австралия, Индонезия и другие производители, и в этой борьбе высокие издержки транспортировки в ледовых условиях могут оказаться решающим фактором. Во-вторых, как уже упоминалось, система портов на трассе СМП находится в очень тяжелом состоянии, а это затрудняет инфраструктурное обслуживание грузопотоков. Не создана и дееспособная система страхования грузов. Наконец, действующий ледокольный флот не имеет возможности осуществлять проводку судов дедевейтом более 40 тыс. т, а для рентабельных коммерческих перевозок будут применяться танкеры и газовозы с показателями 70 тыс. т и выше. Все это вопросы системного решения в рамках уже отмечавшихся основополагающих документов, таких как Стратегия освоения углеводородных ресурсов шельфа и Морская доктрина Российской Федерации.

Ситуацию на мировых рынках углеводородных ресурсов можно рассмотреть на примере нефти и сжиженного природного газа. Традиционно природный газ считался энергетическим сырьем местного потребления и вплоть до 1990 года передавался исключительно по трубам. Прорыв наступил в начале 90-х годов прошлого века, когда были освоены технологии массового производства и доставки потребителям сжиженного природного газа. Производство сжиженного газа, еще в 1995 году составлявшее менее 10 млн т, к 2000 году вплотную приблизилось к 100 млн т, а в 2011 году, по предварительным оценкам, может превысить 300 млн т. То есть в настоящее время это составляет почти 15% мировой добычи природного газа и более 40% всего экспорта.

Российская Федерация в настоящее время производит примерно 12% мировой нефти и более 18% природного газа. При этом в мировом экспорте доля национального нефтяного сектора в 2002 году не превышала

7%. В 2006 году он достиг своего пика, превысив 12% мирового экспорта, что значительно превосходило долю России в мировых запасах. По мнению ведущих экспертов, в ближайшем будущем, вероятнее всего, добыча российской нефти начнет снижаться, даже с учетом вступления в активную фазу освоения месторождений Ненецкого автономного округа и Печорского моря. При этом необходимо отметить, что морские арктические перевозки нефти в обозримой перспективе будут происходить только в западном секторе СМП (Баренцево и Карское моря) и вряд ли превысят 40 млн т. Основной ориентацией их будет оставаться европейский рынок.

Мировой рынок нефти достаточно предсказуем по ценовому диапазону – доминирующие игроки постоянно принимают необходимые меры к его стабилизации (хотя в отдельные кратковременные кризисные периоды подвижки были очень значительны). В этом контексте экспорт нефти из России по уровню предельных издержек вполне может стабилизироваться на уровне 180–200 млн т, обеспеченном запасами на относительно длительную перспективу. Однако в настоящее время он достигает 250 млн т, и такое резкое снижение неизбежно подорвет финансовую (включая бюджетную) ситуацию, в связи с чем в одном из докладов российского премьер-министра прозвучала фраза о необходимости доведения добычи газа уже в 2025 году до 1 трлн куб. м. Видимо, для компенсации падения объемов добычи нефти.

Существуют факторы, затрудняющие масштабное проникновение российской, в том числе арктической, нефти на североамериканский рынок (САР). Во-первых, это крайне высокий уровень конкуренции экспортеров, в первую очередь стран ОПЕК, имеющих значительно более низкие издержки. Во-вторых, ближайший сосед и союзник США – Канада – располагает запасами нефти, в три раза превосходящими запасы России. Нефти тяжелой, в основном битумной, но технический прогресс быстро улучшает показатели освоения таких месторождений. Наконец, нельзя забывать о традиционном “недоверии” САР к российской продукции, до конца не изжитой даже “перезагрузкой”.

Рынок СПГ, в отличие от “трубного” газа, обеспеченного долговременными контрактами, в значительной мере определяется текущими биржевыми ценами. Его неустойчивость оказалась особенно заметной во время экономического кризиса 2009 года, дополненного “сланцевой” лихорадкой в США, когда цены на сжиженный природный газ упали почти в два раза.

Что касается географии экспортных поставок СПГ, то вплоть до 2000 года около 90% их приходилось на Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), в первую очередь на Японию и Южную Корею. Европа стала диверсифицировать свои поставки за счет сжиженного газа начиная с 2002 года, и в настоящее время СПГ достигает здесь 20% общего потребления (табл. 1).

При этом в предкризисный период (2007–2008 годы) активно проектировались новые мощности по приемке и регазификации СПГ практически на всех глобальных рынках. Их мощность к 2015 году должна была возрасти более чем в два раза и обеспечить приемку 450 млн т. Активно прорабатывались в этот период соответствующие проекты и в России.

При этом почти половина терминалов должна была войти в строй в Соединенных Штатах Америки. Североамериканский рынок в этом плане являлся для России наиболее предпочтительным, поскольку на европейском рынке мы активно усиливаем “трубные” коммуникации, а азиатско-тихоокеанский рынок СПГ слабодоступен из-за высоких транспортных издержек и вообще экономических рисков при доставке с месторождений Западной Сибири, а тем более Баренцева моря.

Однако САР преподнес всем экспортерам неприятный сюрприз: в связи с резкой активизацией добычи сланцевого газа строительство новых терминалов для импор-

тельный ряд соответствующих проектов, основная часть которых связана с арктическими перевозками¹:

- проект по строительству СПГ-завода и терминала для экспорта газа в Усть-Луге (Финский залив);
- проект по строительству СПГ-завода и терминала для экспорта газа Штокмановского месторождения (Баренцево море);
- проект по строительству СПГ-завода и терминала для экспорта газа Харасавэйского месторождения (п-ов Ямал);
- предварительные планы строительства СПГ-терминала в Архангельске для экспорта западносибирско-

ТАБЛИЦА 1

ОСНОВНЫЕ ИМПОРТЕРЫ СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА В 2007 ГОДУ, МЛРД КУБ. М

СТРАНА	ЧИСЛО ПРИЕМНЫХ ТЕРМИНАЛОВ	СУММАРНАЯ МОЩНОСТЬ	ПОЛУЧЕНО СПГ
ВСЕГО	40	292,0	215,3
Страны АТР	22	175,0	136,5
в том числе			
Япония	12	95,0	82,9
Южная Корея	6	41,0	34,1
Тайвань	2	12,5	10,2
Европа	11	89,0	61,2
в том числе			
Испания	4	32,0	24,7
Франция	2	19,0	14,1
Турция	1	8,0	5,7
Америка	7	28,0	19,6
в том числе США	5	24,0	17,6

Источник: Касаткин Р.Г. Система морской транспортировки сжиженного природного газа из Арктики. М.: URSS, 2009.

та СПГ в 2009–2010 годах было практически заморожено. И это притом что его теплотворная способность в два раза ниже, чем у природного газа, и очень велико наличие вредных примесей, что вообще не позволяет подавать его в трубы высокого давления без дорогостоящей очистки. В этой связи прогнозировать потенциальную экспортную емкость САР достаточно проблематично. Однако в целом этот рынок остается для российских экспортеров достаточно привлекательным уже потому, что ни США, ни Канада не располагают значительными запасами природного газа. В то время как в отечественной Арктике разведанные запасы составляют 40 трлн куб. м (около 25% мировых запасов), и примерно во столько же по эксперты оценивают ресурсы природного газа Арктического шельфа.

Р. Касаткин отмечает, что в России реализуется только один проект по сжижению природного газа и строительству морского терминала для его экспорта – на о-ве Сахалин в рамках проекта “Сахалин-2”. В то же время он приводит

го газа, который будет поступать по уже строящемуся газопроводу Нюксеница–Архангельск;

- проект компании “Приморский газовый терминал” по строительству СПГ-завода и терминала в районе Приморска (Финский залив).

Необходимо отметить, что огромная ресурсная база углеводородов Арктики не менее чем на 90% представлена именно месторождениями природного газа. Добыча нефти в Печорском море в обозримой перспективе вряд ли превысит 10 млн т в год, примерно так же оцениваются максимальные объемы перевозок нефти из Обской губы и Енисейского залива, особенно после прокладки транссибирского нефтепровода от Ванкорской группы месторождений. Поэтому один из ведущих специалистов по проблемам СМП В.Я. Плаксий дает до-

1. Касаткин Р.Г. Система морской транспортировки сжиженного природного газа из Арктики. М.: URSS, 2009.

статочно осторожный прогноз развития грузопотоков на трассе Северного морского пути (табл. 2).

Отдельной стратегической проблемой для арктических грузопотоков является состояние ледокольного флота. В его составе (находится в федеральной собственности) шесть атомных и пять дизель-электрических ледоколов. Однако к 2020 году, то есть периоду активной фазы освоения шельфа Арктики, в строю останется только один атомоход – “50 лет Победы”. Учитывая, что он строился почти 20 лет в условиях постоянного дефицита средств, можно понять всю остроту проблемы. При этом необходимо иметь в виду, что стоимость двухосадочного ледокола может достигать

районах устья Енисея, Обской губы, других прибрежных районах арктических морей. Они заменят ледоколы типа “Арктика” и “Таймыр” в обеспечении ледовой проводки судов.

Очевидно, что этого явно недостаточно для круглогодичного экспорта продукции Арктической зоны РФ, если ее объемы будут исчисляться в миллионах и десятках миллионов тонн. Рекламируемые сейчас схемы транзита рассчитаны на летний период (июль – сентябрь) и являются малопригодными для массового производства, требующего постоянной доступности СМП.

Динамика последних лет показывает, что мировая экономика становится все более нестабильной, опреде-

ТАБЛИЦА 2
ДИНАМИКА ГРУЗОПОТОКОВ В РОССИЙСКОЙ АРКТИКЕ, ТЫС. Т

ГРУЗОПОТОКИ	ПРОГНОЗ			
	ПЕССИМИСТИЧЕСКИЙ		ОПТИМИСТИЧЕСКИЙ	
	2015	2020	2015	2020
<i>Экспорт нефти из Белого и Баренцева морей</i>	30500	33500	38500	42500
из порта Мурманск (без рейдовых терминалов)	5000	7000	10000	12000
из портов Архангельск и Витино	8000	9000	9000	10000
терминал Варандей	10500	10500	11500	12500
с платформы “Приразломная”	7000	7000	7000	7000
<i>Северный завоз</i>	740	890	1100	1320
с запада	420	490	655	730
с востока	320	400	445	590
<i>Дудинка</i>	1305	1310	2630	2635
завоз	500	500	525	525
вывоз	805	810	2105	2110
<i>Вывоз из Арктики</i>	935	1150	2560	7985
Карское море	650	760	1850	2200
Игарка	200	300	450	500
Тикси	40	40	115	130
Харасавэй	0	0	0	5000
прочие	45	50	145	155
<i>Внутриарктический каботаж</i>	210	250	460	560
<i>Транзитные перевозки</i>	0	0	150	250

250–300 млн долларов, а линейного ледокола-лидера – 450–500 млн долларов.

В настоящее время Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрено строительство трех универсальных атомных ледоколов типа ЛА-60Я, которые будут способны работать как на морской проводке во льдах толщиной до 3 м, так и в мелководных

для соответствующую неустойчивость мировых энергетических рынков. Это, в свою очередь, отрицательно сказывается на реализации крайне затратных и технологически очень сложных арктических проектов. По самым скромным подсчетам комплексное освоение шельфа Российской Арктики потребует колоссальных затрат – не менее 500 млрд долларов. Очевидно, что такими средствами страна не располага-

ет, и активная фаза разработки месторождений и транспортировки сырья будет происходить за пределами 2020 года.

В то же время отмечается определенное оживление грузопотоков на трассе Северного морского пути, в том числе по перевозке неэнергетических грузов. Так, в июле 2011 года были проведены из Мурманска в азиатские порты танкер и контейнеровоз, доставившие более 100 тыс. т грузов. А в августе руководитель Федерального агентства по рыболовству А. Крайний объявил, что была осуществлена доставка рыбы с Камчатки в балтийские порты в объеме 40 тыс. т и что в 2012 году Агентство планирует довести объем перевозок до 100 тыс. т. Правда, перевозка осуществлялась реф-

даленной перспективы, то здесь может быть более положительная динамика, особенно если оправдаются мнения экспертов о существенном потеплении и изменении ледовой обстановки в Арктике.

По мере потепления ледяной покров в Арктике будет становиться все меньше и тоньше. Навигация улучшится не только на морских трассах, но и в прибрежной зоне, на основных реках. Усилятся возможности для развития водного транспорта, торговли и туризма. Северный морской путь может стать одним из основных грузовых маршрутов на земном шаре, а уменьшение ледяного покрова будет благоприятствовать развитию добычи нефти и газа на шельфе.

ТАБЛИЦА 3
ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ГРУЗОПОТОКИ НА ТРАССЕ СМП, ТЫС. Т

ГРУЗОПОТОКИ	СЦЕНАРИЙ					
	ПЕССИМИСТИЧНЫЙ			ОПТИМИСТИЧНЫЙ		
	2015	2020	2025	2015	2020	2025
Западный сектор	27800	40500	65500	32300	49800	86500
Экспорт нефти						
терминал Варандей	10000	10000	12000	11000	12000	14000
Обская губа и Енисейский залив	1000	1500	2500	2000	3000	4000
с платформ "Приразломная" и "Мединская"	7000	8000	10000	7000	9000	12000
из портов Архангельск и Витино	8000	9000	10000	9000	10000	12000
Экспорт СПГ						
из порта Териберка	–	7000	20000	–	7000	30000
из порта Архангельск	–	3000	8000	–	5000	10000
Северный завоз	900	1000	1500	1300	1600	2000
Экспорт из Дудинки	900	1000	1500	2000	2200	2500
Восточный сектор (море Лаптевых, Восточно-Сибирское море и т.п.)	550	750	11000	1050	6400	16800
Экспорт СПГ (Харасавэй – АТР)	–	–	10000	–	5000	15000
Экспорт (другие грузы)	250	350	500	600	800	1000
Северный завоз	300	400	500	450	600	800
Транзит	100	200	300	200	400	600

рижераторами усиленного ледового класса (УЛА-4) и даже они в проливе Вилькицкого были вынуждены воспользоваться проводкой атомными ледоколами.

Тем не менее, на наш взгляд, начало освоения шельфа, особенно с учетом вероятных изменений климата, может привести к достаточно оптимистическому результату. При этом можно отметить, что применение сценарного метода согласованного мнения позволяет констатировать, что перевозки в восточном секторе СМП, как и транзит, вряд ли достигнут в ближайшие 10 лет значительных размеров. Что касается 2025 года и более от-

Однако специалисты предупреждают и о новых рисках. Под воздействием совокупности таких факторов, как повышение уровня моря, таяние вечной мерзлоты и усиление воздействия волн в результате увеличения площади открытой воды, увеличится эрозия береговых линий в Арктике. Все это создает особо опасные воздействия на всю инфраструктуру, в первую очередь портовую².

2. Корзун В.А. Глобальное потепление – реальность или политизированный миф. М.: ИМЭМО РАН, 2009.

В целом изложенные выводы и предположения позволяют сформировать следующие прогнозные оценки грузопотоков на трассе Северного морского пути (см. табл. 3)

Как уже отмечалось в начале статьи, даже в рассматриваемой конфигурации, то есть в условиях крайне ограниченного транзита, необходимость обеспечения судами ледового класса транспортных потоков Северного морского пути может позволить сформировать долговременные многомиллиардные заказы для отечественной судостроительной и судоремонтной промышленности. И тем самым создать реальные предпосылки для восстановления и модернизации на современной технологической основе со-

бенно в оптимистическом сценарии, позволит, как это предусмотрено Морской доктриной Российской Федерации, в максимальной мере удовлетворить потребности населения в перевозках. И не только. Уже в настоящее время в прибрежных арктических регионах проживает не менее 1 млн человек, значительная часть которых так или иначе связана с деятельностью базирующихся здесь портов и парокходств. Развитие и модернизация портовых комплексов Архангельска, Мурманска, Хатанги, Тикси, Певека, создание новых мощностей на п-ове Ямал и в других районах обеспечат, по предварительным оценкам, дополнительно не менее 10 тыс. рабочих мест производственного профиля. При этом необ-



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ "ВАЙГАЧ"



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ "РОССИЯ"



СУХОГРУЗ "ИВАН РЯБОВ"



КРУПНОТОННАЖНЫЙ ТАНКЕР "ВЛАДИМИР ТИХОНОВ"

ответствующих заводов в Архангельской и Мурманской областях. Не менее сложные задачи стоят и в области создания нового ледокольного флота, способного проводить танкеры и газовозы дедвейтом 100 тыс. т и выше. Это является сложнейшей инновационной проблемой, так как существующие атомные ледоколы рассчитаны на проводку судов в условиях постоянного ледового покрова грузоподъемностью не выше 30 тыс. т.

В заключение можно отметить, что развитие транспортно-логистической системы Северного морского пути, осо-

ходимо учитывать, что одно такое место формирует не менее трех рабочих мест в социальной и обслуживающей сферах.

Таким образом, можно констатировать, что стратегические перспективы по укреплению геоэкономического положения России в Арктике связаны с активизацией освоения уникальных газоконденсатных месторождений шельфа, производством сжиженного природного газа (с прогрессирующим технологическим импортозамещением) и его морской транспортировкой на ведущие мировые рынки (азиатско-тихоокеанский и североамериканский). При этом оптимистический

сценарий может быть реализован при проведении комплекса мер по укреплению естественных конкурентных преимуществ страны в этом макрорегионе, к которым следует отнести:

- диверсификацию поставок энергоносителей на основные мировые рынки, в первую очередь с использованием морских коммуникаций, обеспечивающих усиление конкурентных позиций отечественных производителей в условиях глобализации;
- комплексную оценку последствий для арктических морских перевозок прогнозируемого изменения климата, включая определение его воздействия на прибрежные территории и портовую инфраструктуру;
- создание режима благоприятствования для развития арктических портов, в том числе с использованием механизма международных портовых экономических зон, для обеспечения северного транспортного коридора Азия – Европа;
- содействие возрождению отечественного судостроения на новой, инновационной основе с целью обеспечения крупномасштабных перевозок углеводородного сырья морским путем с использованием крупнотоннажных танкеров и газовозов, а также линейных ледоколов, гарантирующих безопасность плавания в арктических условиях;
- развитие правовых основ арктического мореплавания, в том числе в сферах страхования грузов и ответственности перевозчиков, тарифного регулирования, повышения инвестиционной привлекательности северных транспортных коридоров.

Таким образом, реальное развитие системы перевозок может быть достигнуто только на основе комплекса организационно-экономических и нормативных правовых мер. К сожалению, принятый в июле 2012 года Государственной Думой Федеральный закон “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути” решает только часть из них.

В соответствии с законом Северный морской путь – это национальная транспортная магистраль России. Но с учетом благоприятных перспектив для развития транснациональных транзитных перевозок грузов иностранных фрахтователей по трассе Северного морского пути между Европой, странами Азиатско-Тихоокеанского региона и тихоокеанского побережья США и Канады СМП приобретает глобальный статус евро-азиатского транспортного коридора³.

Для развития Севморпути необходимо реализовать целый комплекс мер, среди которых развитие существующих портов вдоль магистрали и строительство новых, обновление ледокольного флота, принятие закона о Севморпути и др. В числе важнейших задач – формирование инфраструктуры на всей протяженности Севморпути. Здесь речь идет о комплексном транспортном проекте, призванном обеспечить динамичное развитие и освоение северных территорий России, о решении важнейших экономических, социальных задач, создании новых производств и рабочих мест.

Проводимые в России в начале 1990-х годов реформы практически разрушили систему управления СМП. Администрация Севморпути, обеспечивающая регулирование судоходства в Арктике, ликвидирована. Существующие тарифы на услуги ледокольного флота СМП, установленные в 2005 году, достаточно высоки. С учетом этих тарифов при расчете сравнительной стоимости транзитной проводки судов оказывается выгоднее южный маршрут – через Суэцкий канал. Расходы за рейс по СМП на 30% больше, чем на южном маршруте. Привлечь иностранных и российских судовладельцев к маршруту перевозок из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и обратно по Севморпути возможно, если плата за ледовую проводку не будет превышать стоимость прохода через Суэцкий канал. В этом случае в полной мере проявятся преимущества СМП: значительно меньшая протяженность маршрута по сравнению с южным, соответствующее сокращение продолжительности рейсов, экономия топлива, увеличение рейсового оборота судов, отсутствие опасности пиратских нападений.

Особенность экономической деятельности в Арктической зоне такова, что больше шансов на коммерческий успех имеют масштабные проекты, осуществляемые комплексно. Однако в силу их высокой трудоемкости и капиталоемкости, значительных сроков окупаемости требуется льготный налоговый режим, гибкая тарифная, таможенная, кредитная, бюджетная, страховая политика.

Учитывая значимость Арктики для экономики всей России, Правительство Российской Федерации уже приняло ряд точечных мер экономического стимулирования. Установлены налоговые каникулы и введены специальные таможенно-тарифные режимы, включая нулевую ставку НДС (налог на добычу полезных ископаемых) на нефть, добываемую на участках недр, расположенных севернее полярного круга. Определен специальный налоговый режим при реализации проектов в рамках соглашений о разделе продукции. Государственная Дума в октябре 2011 года приняла во втором (основном) чтении проект федерального закона о поддержке российского судостроения и судоходства. В законопроекте прописан ряд актуальных мер, направленных на решение ключевых проблем Арктической зоны Российской Федерации, и в частности Мурманской области, обладающей значительным судоремонтным потенциалом и выступающей мощным транспортно-транзитным узлом северо-запада России. Был установлен плавающий тариф на ледокольную проводку грузоперевозок по трассам в акватории Северного морского пути, что не замедлило сказаться на грузопотоке, который по транзиту приблизился к рекордному для нашей российской морской магистрали 1 млн т. Наряду с принятием федерального закона о государственном регулировании торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути необходимо дальнейшее совершенствование тарифов. В целом проекты строительства новой и модернизации существующей транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации, в том числе на железнодорожном транспорте, требуют господдержки⁴.

3. Язов В. В Арктике все должно быть по законам // [Http://www.jishkamchatka.ru](http://www.jishkamchatka.ru).

4. Смирнова О.О., Добромыслова В.Ю. Некоторые вопросы государственной политики России в Арктической зоне // ЭКО, 2010. №2. С. 76–91.

Без адекватных механизмов управления налогообложением значимых проектов особенно трудно будет осваивать континентальный шельф России в Арктике, на котором себестоимость углеводородного сырья может оказаться за пределами высокой для отечественных и зарубежных инвесторов. Так, опыт подготовки к освоению Штокмановского газоконденсатного месторождения уже показал существование проблем нормативно-правового регулирования, к примеру в части выдачи разрешений на создание искусственных островов, установок и сооружений и их регистрации как объектов недвижимости. Требуется решения вопроса обеспечения упрощенного пересечения Государственной границы Российской Федерации для освоения ресурсов континентального шельфа Российской Федерации.

Для перехода к глубокой переработке природных ресурсов актуальны пониженные ставки НДС и иные формы всемерной поддержки инновационно ориентированных производств. Активизировать научные исследования и экспериментальные конструкторские разработки целесообразно путем снижения налоговой нагрузки на НИОКР, а также развития системы технопарков, бизнес-инкубаторов, венчурных фондов. Необходимо также экономическое стимулирование масштабного инвестирования в геологическое изучение территорий и акваторий Арктики компаниями-недропользователями. Целесообразно увеличение возможностей бизнеса использовать средства на оплату штрафных санкций за негативное воздействие на окружающую среду для инвестирования в экологически чистые технологии производства.

В целом особый режим хозяйствования в арктических регионах России подразумевает специальные требования к применяемым техническим средствам и технологиям с учетом специфики конкретных территорий и акваторий. Регулирование должно осуществляться на основе специализированных, адресных норм в федераль-

ном и региональном законодательствах, их нормативного сопровождения.

Специфика Арктической зоны Российской Федерации, ее место и роль в социально-экономическом развитии России и обеспечении национальной безопасности предопределяют необходимость выделения и законодательного закрепления макрорегиона в качестве самостоятельного объекта государственной политики в рамках стратегического планирования. В этой связи требуется четкое определение территорий, в отношении которых будут приниматься специальные меры экономического стимулирования, регламентирования природопользования и охраны природы, устанавливаться дифференцированные режимы хозяйственной деятельности.

Закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути" принят в июле 2012 года. Государственная Дума активно занимается разработкой федерального закона об Арктической зоне Российской Федерации, в котором определяются ее статус как особого объекта государственного управления и регулирования; перечень административных и муниципальных образований, входящих в ее состав; система государственного стратегического планирования социально-экономического развития макрорегиона и обеспечения национальной безопасности России в Арктике.

Как показывает мировая практика, все без исключения арктические державы на самом высшем государственном уровне уделяют особое внимание устойчивому социально-экономическому развитию своих арктических территорий, повышению конкурентоспособности производимых здесь товаров и услуг, обеспечению национальной безопасности в Арктике. Россия прикладывает сегодня все усилия, чтобы занять свое достойное место среди арктических держав мира.

ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ



**Сергей Владимирович
Бресткин**

НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРА ЛЕДОВОЙ
И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ
ИНФОРМАЦИИ ФГБУ "АРКТИЧЕСКИЙ
И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ"



**Олег Семенович
Девятаев**

ГЛАВНЫЙ СПЕЦИАЛИСТ ЦЕНТРА
ЛЕДОВОЙ И ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ
ИНФОРМАЦИИ ФГБУ "АРКТИЧЕСКИЙ
И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ"

ОПЫТ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ (СМП) ОДНОЗНАЧНО СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О ТОМ, ЧТО БЕЗОПАСНОЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ НЕВОЗМОЖНО БЕЗ РАЗВИТОЙ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ, ВКЛЮЧАЮЩЕЙ ЧЕТЫРЕ ВЗАИМОСВЯЗАННЫЕ ПОДСИСТЕМЫ: ЛЕДОКОЛЬНУЮ, ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКУЮ, НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКУЮ И ПОРТОВУЮ. НЕДОСТАТОЧНОЕ ВНИМАНИЕ ХОТЯ БЫ К ОДНОЙ ИЗ ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ ПОДСИСТЕМ, НАПРИМЕР К НЕДОСТАТКУ СРЕДСТВ, ВЫДЕЛЯЕМЫХ НА ЕЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ, СВОДИТ НА НЕТ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ УСИЛИЙ, ПРЕДПРИНИМАЕМЫХ В ДРУГИХ НАПРАВЛЕНИЯХ. КАК СЛЕДСТВИЕ, ТРАНСПОРТИРОВКА ГРУЗОВ ПО СМП ОСТАЕТСЯ НЕЭФФЕКТИВНОЙ, А В РЯДЕ СЛУЧАЕВ И НЕБЕЗОПАСНОЙ. ПРИ ФОРМИРОВАНИИ И РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В АРКТИКЕ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ ЭТО ОБСТОЯТЕЛЬСТВО.

В последние десятилетия имеет место систематическая недооценка значения и роли подсистемы гидрометеорологического обеспечения (ГМО). В ряде документов, посвященных морской деятельности в Арктике, которые подготавливаются федеральными органами законодательной и исполнительной власти, ГМО вообще не упоминается. Не выделяются ресурсы, необходимые для поддержания в работоспособном состоянии и развития подсистемы ГМО для СМП. В то же время на ледокольное обеспечение затрачиваются огромные средства. При наличии достаточной ледокольной поддержки суда ледового класса действительно могут проходить любые участки трассы, даже без учета (без знания) распределения льда. Но для этого необходимо поддерживать на СМП избыток проводной способности ледокольного флота, который появился в 1990-е годы в результате обвального сокращения грузопотока. По мере возрастания объема морской транспортировки грузов и одновременно исчерпания ресурса построенных в советское время атомных ледоколов сохранение избыточного количества ледоколов будет все более неподъемным для российского бюджета. Существует только один разумный выход: сбалансированное развитие всех элементов системы обеспечения мореплавания по СМП и на этой базе возвращение к тактике избирательного плавания во льдах.

Значительную часть года акватория СМП занята льдом. При наличии льда его влияние как фактора, осложняющего проведение морских операций, намного превышает суммарный эффект всех остальных природных явлений. Поэтому учет ледовых условий на всех стадиях управления операциями (планирование, выбор оптимальных сроков, вариантов и маршрутов движения во льдах) – необходимое условие их безопасного и эффективного проведения. Отсутствие необходимой ледовой информации либо недостаточное внимание к ней существенно увеличивает риски морских операций. Дополнительный риск может компенсироваться за счет привлечения ледоколов. В последние два десятилетия этот способ снижения риска получил широкое распространение, что объясняется резким (более чем в пять раз) уменьшением объема морских перевозок и, как следствие, образованием значительного избытка проводной способности атомного ледокольного флота. Психологически это понятно: зачем оплачивать мониторинг ледяного покрова, выбирать оптимальные варианты и маршруты ледового плавания, когда атомные ледоколы все равно простаивают!?

Однако в обозримом будущем ситуация должна измениться. Прогнозируемое расширение работ, связанных с разведкой, обустройством и эксплуатацией нефтегазовых месторождений Крайнего Севера и шельфа арктических морей, а также с увеличением потребности в транзитных перевозках, приведет к интенсификации морской деятельности в акватории СМП. Одновременно будет происходить вывод из эксплуатации атомных ледоколов, построенных еще в советское время. Дефицит ледоколов может стать наиболее узким местом в процессе реализации планов по значительному увеличению объема грузов, перевозимых по СМП.

Существуют только две возможности, позволяющие избежать в будущем необходимости корректировки этих планов в сторону сокращения:

- строительство ледоколов в количестве, обеспечивающем поддержание существующего избытка их суммарной проводной способности, что позволит сохранить сложившуюся практику плавания во льдах “напролом”;
- оптимальное сочетание строительства ледоколов и развития подсистемы ГМО, что позволит вернуться к отработанной за многие десятилетия тактике избирательного плавания (выбор оптимального пути пла-



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ “ВАЙГАЧ” ПРОКЛАДЫВАЕТ ПУТЬ ВО ЛЬДАХ ВОСТОЧНОЙ АРКТИКИ СУДНУ “МИХАИЛ СОМОВ”

вания с учетом неравномерного распределения и характеристик льда).

Очевидно, что второй вариант требует несоизмеримо меньших материальных затрат и в силу этого является более целесообразным, если не единственно возможным.

Наличие надежной и полной ледовой информации уменьшает потребность в ледокольном обеспечении и/или позволяет использовать суда с более низким ледовым классом. Показательным в этом отношении является вывод в 1999 году научно-экспедиционного судна “Михаил Сомов” из восточного района Арктики в экстремально поздние сроки: ноябрь-декабрь. Эта операция была осуществлена без ледокольной

поддержки исключительно за счет точных рекомендаций, которые разрабатывались в Арктическом и антарктическом научно-исследовательском институте (АНИИ). Месяцем раньше (то есть при значительно более легких ледовых условиях) из восточного района Арктики был выведен последний танкер, ледовые качества которого приблизительно соответствовали ледовым качествам научно-экспедиционного судна "Михаил Сомов". Специализированное ГМО отсутствовало, поэтому операция потребовала привлечения двух атомных ледоколов!

Другой пример, показывающий, какой эффект приносит на СМП полноценное ГМО и сколь дорого может обойтись его отсутствие.

маршруту Архангельск (Мурманск) – Дудинка. Ледоколы используются только для прокладки и поддержания канала в припае Енисейского залива. Впервые в истории судоходства за счет повышенной ледовой проходимости и полноценного ледового сервиса транспортные суда зимой в Карском море не используют ледокольную поддержку.

Ледово-информационный сервис включает ежедневную подготовку и оперативную передачу на борт каждого судна индивидуального (привязанного по времени и месту) комплекта информационной продукции (обработанные снимки с искусственных спутников Земли, обзорные и детализированные ледовые карты, ледовые прогнозы заблаго-



НА ПРОСТОРАХ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Крупнейший перевозчик грузов по Северному морскому пути – Горно-металлургическая компания "Норильский никель". До 2006 года зимой грузы комбината транспортировались исключительно с использованием атомных ледоколов. Учитывая высокую стоимость ледокольной поддержки и неопределенные перспективы обновления атомного ледокольного флота, руководство комбината решило создать транспортную систему, минимально зависящую от ледокольного обеспечения. В 2006 году было построено головное судно усиленного ледового класса – контейнеровоз "Норильский никель", с 2007 по 2011 год еще четыре судна этой серии и один танкер усиленного ледового класса. С 2006 года до настоящего времени все шесть судов осуществляют круглогодичное самостоятельное плавание по

временностью до трех суток, прогнозы погоды, прогнозы волнения, навигационные рекомендации). Масштаб экономии средств за счет ГМО можно оценить исходя из того, что стоимость информационного обслуживания шести судов не превышает 4 млн рублей в год. Это сравнимо со стоимостью суточной аренды атомного ледокола.

В зиму 2008–2009 годов в наиболее тяжелый период (январь – март) одновременно с плаванием пяти судов типа "Норильский никель" осуществлялось плавание по той же трассе судна с близкими ледовыми качествами "Капитан Ман". Суда комбината ходили самостоятельно, но с полноценной информационной поддержкой, "Капитан Ман" – под проводкой атомных ледоколов, но без ГМО. В лаборатории ледового плавления отдела ледового режи-

ма и прогнозов ААНИИ (руководитель лаборатории – Сергей Фролов) подекадно сопоставили затраты времени, которые требовались в том и в другом случае для прохождения трассы. Результаты сравнения, которые превзошли самые смелые ожидания, представлены в таблице 1. Суда комбината в среднем на одну проводку затрачивали на 12 часов меньше, чем “Капитан Ман”. Таким образом, оказалось, что избирательное плавание во льдах по сравнению с плаванием “напролом” позволяет уменьшить не только расходы на ледокольное обеспечение, но и эксплуатационные расходы транспортного флота, так как даже при отказе от ледокольных проводок существенно сокращаются затраты времени.

ТАБЛИЦА 1
ЗАТРАТЫ ВРЕМЕНИ НА ТРАССЕ ПОРТ АРХАНГЕЛЬСК – ПОРТ ДУДИНКА ЗИМОЙ 2008–2009 ГОДОВ, ЧАСОВ

МЕСЯЦ, ДЕКАДА	СУДА ТИПА		ΔТ, ЧАС
	“НОРИЛЬ-СКИЙ НИКЕЛЬ”	“КАПИТАН МАН”	
I-1	84	144	+ 60
I-2	108	108	0
I-3	108	120	+ 12
II-1	120	144	+ 24
II-2	108	96	- 12
II-3	96	108	+ 12
III-1	144	132	- 12
III-2	98	96	- 2
III-3	90	108	+ 18
IV-1	84	100	+ 16
ИТОГО: + 116			

28 июля 2012 года подписан и через полгода вступит в силу Федеральный закон Российской Федерации № 132-ФЗ “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирова-

ния торгового мореплавания в акватории Северного морского пути”. Закон устанавливает основные принципы организации мореплавания по СМП. Важнейшими из них представляются:

- замена так называемого потонного сбора на оплату ледокольной проводки судна в соответствии с объемом фактически оказанных услуг;
- создание администрации Северного морского пути, которая будет выдавать разрешения на плавание судов по СМП с учетом в том числе уровня информационной поддержки.

Это, безусловно, будет содействовать оптимизации распределения затрат в системе обеспечения, так как создаст стимулы для использования возможностей всех подсистем, а не только самой мощной, но и самой дорогой из них – подсистемы ледокольного обеспечения. Многое будет зависеть от того, каким образом в подготавливаемых к рассмотрению Правилах плавания в акватории Северного морского пути, на которые ссылается федеральный закон, будут прописаны правила ледокольной проводки судов и положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути. Речь должна идти о возвращении к некоторым принципам обеспечения мореплавания по СМП, сложившимся к концу 1980-х годов, но на качественно новом уровне. Ледоколы не должны, как это происходит сегодня, сопровождать суда по всему маршруту, в том числе и на чистой воде. Их роль – обеспечение безопасности. Они (ледоколы) должны быть расставлены на опасных (труднопроходимых) участках (перемычках льда), должны проводить суда (каранаваны) на этих участках и давать им рекомендации по самостоятельному следованию до следующей перемычки, у которой “дежурит” другой ледокол. Для расстановки ледоколов и выбора в каждом конкретном случае тактики ледокольной проводки как раз и нужна точная информация о текущей и ожидаемой ледовой обстановке. Информационные возможности системы ГМО за последние десятилетия существенно возросли. Кроме того, появились системы спутниковой связи, которые позволяют доставлять большие объемы информации непосредственно на объекты в море, и системы совмещения навигационной и ледовой информации на одном мониторе. Для того чтобы этот потенциал в полной мере был реализован, нужна разумная законодательная и нормативная база. Новый федеральный закон – это первый и очень важный шаг к созданию такой базы.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТА ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА РОССИИ

Эльвина Степановна Куратова

СТАРШИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК ЛАБОРАТОРИИ
ПРОБЛЕМ ТРАНСПОРТА ИНСТИТУТА СОЦИАЛЬНО-
ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ
СЕВЕРА КОМИ НАУЧНОГО ЦЕНТРА УРО РАН,
ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК



В СТАТЬЕ РАССМАТРИВАЮТСЯ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МАГИСТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРА РОССИИ И ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПРЯМОГО ВЫХОДА НА МИРОВОЙ РЫНОК. ЭТО ОБЪЯСНЯЕТСЯ УСИЛИВАЮЩЕЙСЯ ОРИЕНТАЦИЕЙ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В СТОРОНУ СЕВЕРА И ВОЗРАСТАНИЕМ ЗНАЧЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, ОСОБЕННО ПОРТОВ ЗАПАДНОГО СЕКТОРА АРКТИКИ. ОСНОВНОЕ ВНИМАНИЕ УДЕЛЕНО ФОРМИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ “БЕЛКОМУР” В СОСТАВЕ БУДУЩЕГО СЕВЕРНОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА. В СТАТЬЕ НАМЕЧЕНЫ ПУТИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, ПРОВЕДЕНА ОЦЕНКА ТОВАРООБМЕННЫХ ПРОЦЕССОВ ДЛЯ ЦЕЛЕЙ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ, ВЫДЕЛЕНА СПОСОБСТВУЮЩИЕ И СДЕРЖИВАЮЩИЕ ФАКТОРЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТА. ПРИНИМАЕТСЯ ВО ВНИМАНИЕ И ТО, ЧТО ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ ВРЯД ЛИ СПРАВИТСЯ СО СТОЛЬ ЭКСТРЕМАЛЬНЫМИ ДЛЯ ЖИЗНИ И ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИРОДНЫМИ УСЛОВИЯМИ СЕВЕРА. ПОТРЕБУЕТСЯ СЕРЬЕЗНОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО ГОСУДАРСТВА, В ТОМ ЧИСЛЕ И В ФОРМЕ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО В ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ.

Сегодняшние и будущие стратегические преимущества России определяются степенью социально-экономического развития северных территорий. Арктика в XXI веке стала одним из центров притяжения мировой политики и экономики. Ослабив внимание к своим северным территориям и арктическим акваториям в прошлом, теперь Россия должна возвращать былое влияние в этом макрорегионе, сосредоточив основные усилия на транспортном освоении Севера.

Перспективы развития магистрального транспорта. Изучение Севера в транспортном отношении относится к самым ранним истокам русской культуры, начало его связано с торговыми людьми Великого Новгорода¹. Новгородцы с древних времен знали Северный морской путь, которым пользовались, сообщаясь с Печорским краем и Обской губой. Путь начинался от устья Северной Двины. Источники информации XII, XIII и XIV веков показывают, что на Севере преимущественное значение имели речные пути сообщения в их естественном состоянии и морские пути, более доступные для европейских мореплавателей. Северный край был зоной тяготения морских путей, и такая привлекательная продукция, как пушнина, рыба, лес и различного рода полезные ископаемые, оказывалась достоянием иностранцев. Первая железнодорожная магистраль, появившаяся на Европейском Севере России, – узкоколейка Вологда – Архангельск длиной 636 км – была построена к 1898 году. В разгар Первой мировой войны (1914–1918 годы) построенная Мурманская железная дорога (1327 км) оказалась важной транспортной артерией, связавшей Россию с западными союзниками. Северные порты были привлекательны тем, что, в отличие от любого черноморского и балтийского порта, их доступность не регламентирована внешнеполитическими обстоятельствами для выхода на океанские торгово-экономические коммуникации. Особенно актуальным вопрос о портах и железнодорожных линиях к ним встал во время Первой мировой войны, когда Балтийское море оказалось закрытым. Архангельскую дорогу “перешли” на широкую колею. Действующий Архангельский порт, связанный с внутренними районами страны Северной Двиной и железнодорожной линией, представлялся наиболее подходящим.

В 1994 году институтами Ленгипротранс и Уралгипротранс была подготовлена Генеральная схема развития железнодорожной сети Европейского Севера России. Наиболее важным было признано формирование железнодорожной магистрали Архангельск – Карпогоры – Вендинга – Микунь – Сыктывкар – Кудымкар – Григорьевская – Пермь с выходом на Мурманск, а также на северо-западные границы России через участки Обозёрская – Беломорск и Кочкома – Ледозеро. Одновременно рассматривалась возможность организации транспортной связи Березниковско-Соликамского промышленного узла с железнодорожной сетью страны. В 2007 году для решения социально-эко-

номических проблем власти Республики Коми, Пермского края и Архангельской области разработали Комплексную программу промышленного и инфраструктурного развития регионов, реализуемую в рамках государственно-частного партнерства, предусматривающую реализацию инвестиционных проектов предприятий и строительство железнодорожной магистрали “Белкомур” (Архангельск – Сыктывкар – Пермь (Соликамск)).

На рисунке 1 показаны два выхода железнодорожной магистрали “Белкомур” с завершением строительства ее северного участка: один от станции Микунь к морским портам Арктики (Мурманск, Архангельск, Карская, Ямбург и др. – сухопутная альтернатива Северному морскому пути) и второй: Микунь – Сыктывкар – Соликамск – Пермь и далее на Урал, Сибирь и Дальний Восток.

Производственную инфраструктуру комплексной программы образуют 15 новых проектов с частными инвестициями, большая часть которых будет реализована в Березниковско-Соликамском промышленном узле (конglomerате по производству хлора, хлористого и едкого калия, калийных удобрений, кальцинированной соды, титановой продукции, цемента и т.д.) и на территории Республики Коми (развитие и реконструкция горно-химического, бумажного и перерабатывающего комплексов, добыча титановой и бокситовой руды, горючих сланцев, углеводородов, целого ряда полезных ископаемых).

В настоящее время многие предприятия завершают реализацию собственных проектов, а некоторые уже завершены, например STEP – проект развития и расширения производства ОАО “Монди Сыктывкарский ЛПК”. Чтобы железная дорога могла повысить эффективность и значимость этих проектов за счет оптимизации транспортной составляющей, необходимо начать ее строительство уже в 2012–2013 годах. Транспортные проблемы Березниковско-Соликамского промышленного узла, например, могут быть решены только со строительством магистрали “Белкомур”, а для эффективного функционирования Архангельского транспортного узла необходима связь с развитием Северного морского пути.

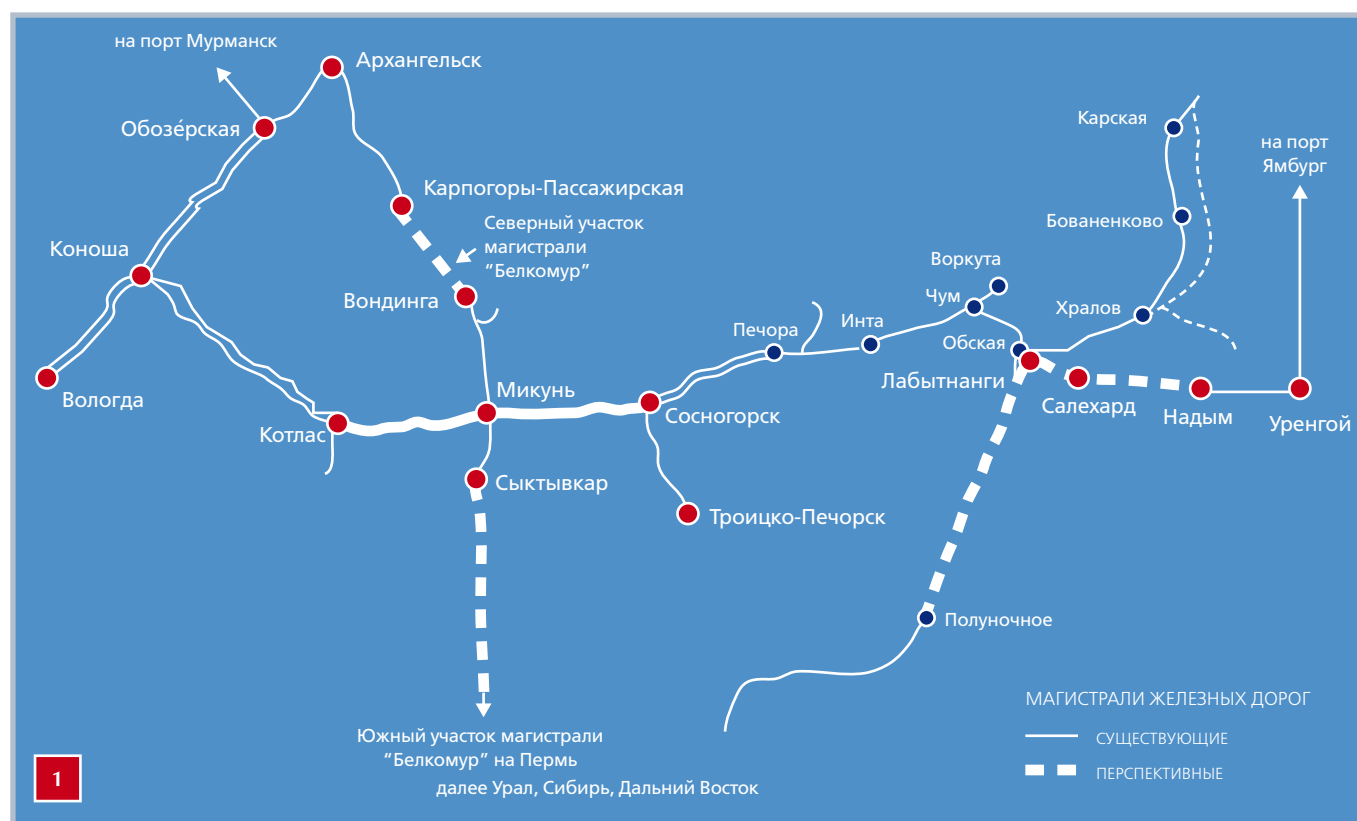
Линии Обская – Бованенково – Карская и Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево с выходом к морскому порту Ямбург существенно увеличивают потоки грузов по линии Лабытнанги – Чум – Ухта – Микунь – Коноша. Экономический потенциал северных территорий (ХМАО, ЯНАО, Республика Коми) основан на устойчивой ресурсной базе различных топливно-энергетических и других природных ископаемых (хромиты, медь, бариты, марганец, кварц и др.). Трубопроводный транспорт обеспечивает поставки газа и нефти в европейскую часть России и на экспорт в Европу. Освоение твердых полезных ископаемых, а также новых газоконденсатных месторождений невозможно без транспортной магистрали Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево, окончание строительства которой планируется на 2015 год. К 2015 году предусматривается и завершение строительства железнодорожной линии по п-ову Ямал (Обская – Паюта – Бованенково), необходимой для обеспечения ввода в эксплуатацию крупнейшего месторождения газа – Бованенковского. Слабым звеном в данном регио-

1. Куратова Э.С. Железнодорожная магистраль “Белкомур” – сухопутная альтернатива западному участку Северного морского пути // Транспортное дело России. М., 2011. №9. С. 88–90.

не является участок Чум – Лабытнанги Северной железной дороги, проходящий по вечной мерзлоте и работающий на жезловой системе. Модернизация Северной железной дороги заложена в инвестиционном проекте “Развитие объектов железнодорожной инфраструктуры на направлении Лабытнанги – Чум – Котлас – Коноша”, принятым экспертным советом ОАО “РЖД” в апреле 2011 года.

Проект “Белкомур” обеспечит формирование оптимального и наиболее конкурентоспособного маршрута в направлении восток – запад в составе раздельного северного международного транспортного коридора “Баренц линк” и трансконтинентального транзитного коридора сме-

21 апреля 2011 года Комитет Государственной Думы по транспорту рекомендовал Правительству Российской Федерации поддержать проект “Белкомур”. В решении комитета также обозначена просьба к правительству определить возможные варианты государственной поддержки для реализации проекта и подготовить необходимые изменения законодательной и нормативной базы в сфере инвестиционной политики и использования методов государственно-частного партнерства. По положительному решению правительства этап строительства практически может быть начат в 2012–2013 годах и завершен к 2017–2018 годам. Реализация проекта обеспечит доступ к природно-сырьевым и ле-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ МУРМАНСК – АРХАНГЕЛЬСК – МИКУНЬ – СЫКТЫВКАР – СОЛИКАМСК – ПЕРМЬ С ВЫХОДАМИ К МОРСКИМ ПОРТАМ АРКТИКИ (СУХОПУТНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ), А ТАКЖЕ НА УРАЛ, СИБИРЬ И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

шанных перевозок Northern East-West (N.E.W.), послужит возрождению и дальнейшему развитию Северного морского пути. Привлечение частных инвестиций в строительство железнодорожной магистрали “Белкомур” возможно при сохранении за проектом статуса государственно-частного партнерства, при одновременном дополнении форм участия государства в нем предоставлением “неденежных” форм поддержки и отложенных гарантий.

Проект строительства железнодорожной магистрали “Белкомур” поддержан полномочными представителями Президента Российской Федерации в Северо-Западном и Приволжском федеральных округах, а также субъектами Российской Федерации на территории Северо-Западного региона России и Северного Урала.

сным ресурсам транспортно недоступных, малонаселенных северных территорий Республики Коми, Пермского края и Архангельской области.

Северный транспортный коридор позволит минимизировать издержки грузоотправителей и обеспечить максимальную эффективность межконтинентального грузооборота по направлению северо-восток США и Канады – Северная Европа – Россия – Казахстан – Китай и к другим странам Азиатско-Тихоокеанского региона с ответвлением до российских портов Приморья.

Рассмотрим пути совершенствования пространственной организации транспорта. Инновационные процессы, новые формы организации труда на транспорте, накопления ресурсов в целом по стране основываются на совершен-

ствовании пространственной организации транспорта путем кластеризации и создания мультимодальных логистических центров. Территория кластера объединяет несколько видов транспорта, комплекс их технических устройств и других средств. Мультимодальный логистический центр (МЛЦ) функционирует на принципах интегрального логистического оператора, позволяющего рационально организовывать перевозочный процесс в интересах клиентуры, перевозчиков, разных видов транспорта, и обеспечивает дешевую, своевременную и сохранную перевозку с целью снижения транспортных затрат поставщика и потребителя и цен продукции.

На конкурентном транспортном рынке неперенным условием совершенствования пространственной организации транспорта является рациональное использование различных его видов, которое предполагает экономически обоснованные пределы эффективного применения тех или иных транспортных средств для доставки грузов и перевозки пассажиров с учетом сопоставления стоимости перевозок, качественных показателей транспортного обслуживания пользователей, географического размещения производительных сил и социальных объектов по территории субъекта Российской Федерации, муниципального образования, развития торгово-экономических связей и других факторов. При этом существует естественная монополия отдельных видов транспорта. В недостаточно обжитых районах Европейского Севера вне конкуренции в период навигации находятся речной и морской транспорт. Естественным монополистом является трубопроводный транспорт (газо- и нефтепроводы). Массовые перевозки топливно-сырьевых грузов практически на любые расстояния целесообразно осуществлять железнодорожным транспортом. В городах и большинстве сельских районов преимущественно используется автомобильный транспорт.

Пользователь вправе выбрать любой вариант перевозки, однако в его интересах (дешевле, быстрее и т.п.) ориентироваться на экономически обоснованные сферы использования видов транспорта. При выборе вида транспорта пользователи учитывают грузоподъемность и мощность транспортных средств, скорость и сроки доставки, уровень сохранности грузов, удобство подвоза-вывоза, регулярность перевозок, комплексность обслуживания и другие качественные характеристики видов транспорта. При пассажирских перевозках учитывается также цель поездки, удобство расписания движения транспорта, комфортность обслуживания, безопасность движения и другие факторы. Обязательным условием является обеспечение сопоставимости затрат на транспортировку. Так, в себестоимости перевозок на автомобильном и речном транспорте не учитывается дорожная составляющая, так как содержание автодорог и речных путей финансируется из дорожных фондов и местных бюджетов. В себестоимость железнодорожных перевозок входят путевые расходы – около 28%. МЛЦ функционирует на коммерческой основе как акционерное общество с участием всех заинтересованных сторон на принципах интегрального логистического оператора.

На Европейском Севере страны возможность формирования мультикластерной транснациональной инновационной системы, объединяющей десятки и сотни производств, появится в связи с созданием транспортно-

го направления Мурманск – Архангельск – Сыктывкар – Пермь, новых путей сообщения и использованием функционирующей транспортной инфраструктуры. Предлагается иерархическая кластерная структура.

Первый уровень кластеризации включает территории в составе имеющихся производств, путей сообщения и станций²: станции Печенега, Лавна, Мурманск – кластер 1, станция Кандалакша – кластер 2, станция Беломорск – кластер 3, станция Обозерская – кластер 4, станция Архангельск – кластер 5, станции Карпогоры и Вендинга – кластер 6, станции Микунь и Сыктывкар – кластер 7, станции Соликамск и Пермь – кластер 8.

ТАБЛИЦА 1
**ОЦЕНКА МЕР ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ
ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
МАГИСТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

РЕГИОН	ОПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ, МЛРД РУБЛЕЙ	ЭФФЕКТ, МЛН РУБЛЕЙ
Мурманская область	71,4	195,6
Республика Карелия	38,3	104,9
Республика Коми	58,3	159,7
Архангельская область	77,6	212,6
Вологодская область	75,5	206,8
Пермский край	611,5	1675,3
Свердловская область	1211,7	3319,7
Кировская область	97,3	266,6
ИТОГО	2166,1	6141,4

Во второй уровень кластеризации предполагается включить территорию регионов, третий – возможно, пространство в пределах рр. Северной Двины и Печоры и четвертый – в целом по направлению. Мультимодальные логистические центры станут основными связующими звеньями, позволяющими наладить оптимальное взаимодействие на стыках видов транспорта, координацию взаимодействия железной дороги с морскими и речными портами и другими видами транспорта и грузовладельцами; обеспечить участников перевозочного процесса необходимой информацией для принятия оптимальных решений; организовать взаимодействие грузоотправителей, перевозчиков, владельцев подвижного состава и подразделений дороги, включая задачи установки тарифов и взаиморасчетов; регулировать подходы подвижного состава (вагонов) и судов, осуществ-

2. Морозов В.Н. Методология организации функционирования международных транспортных коридоров на основе кластерного подхода с применением мультимодальных логистических центров : автореф. дис. ... д-ра тех. наук. М.: УПЦ Ги МИИТ, 2011.

ТАБЛИЦА 2

ОЦЕНКА МЕР ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МАГИСТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

РЕГИОН	ВИДЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	ОТГРУЗКА*, МЛРД РУБЛЕЙ	РЕНТАБЕЛЬ- НОСТЬ, %	ЭФФЕКТ, МЛН РУБЛЕЙ
Мурманская область	Добыча полезных ископаемых	46,7	20,1	25,7
	Обрабатывающие производства	52,6	19,4	28,0
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	36,2	-4,5	-4,5
Республика Карелия	Добыча полезных ископаемых	17,0	0,9	0,4
	Обрабатывающие производства	41,0	2,0	2,2
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	13,2	0,2	0,1
Республика Коми	Добыча полезных ископаемых	127,3	31,6	110,2
	Обрабатывающие производства	87,3	16,4	39,2
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	30,1	0,9	0,7
Архангельская область	Добыча полезных ископаемых	141,7	101,9	395,6
	Обрабатывающие производства	62,5	6,0	10,3
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	24,7	-12,8	-8,7
Вологодская область	Добыча полезных ископаемых	0,3	2,9	0,0
	Обрабатывающие производства	235,6	14,5	93,6
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	24,1	5,2	3,4
Пермский край	Добыча полезных ископаемых	87,2	61,0	145,7
	Обрабатывающие производства	442,7	18,8	228,0
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	69,3	8,0	15,2
Свердловская область	Добыча полезных ископаемых	39,1	16,3	17,5
	Обрабатывающие производства	647,8	10,0	177,5
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	119,2	7,3	23,8
Кировская область	Добыча полезных ископаемых	0,5	17,8	0,2
	Обрабатывающие производства	77,1	5,3	11,2
	Производство и распределение электроэнергии, газа и воды	21,5	1,4	0,8
ИТОГО		2444,7	-	1316,4

*Объемы отгруженных товаров собственного производства.

лять иные многочисленные функции в управлении перевозочным процессом и др. Для реализации своих функций МЛЦ должны обладать свойствами мультимодальности, то есть взаимосвязанности различных видов транспорта с целью обеспечения быстрой передачи товара с одного вида транспорта на другой; открытости, то есть доступности для

государственных и частных компаний; многофункциональности, то есть выполнения многих функций, характерных для транспорта и логистики.

Совершенствование транспорта – мощный ресурс и экономическая основа для развития северных субъектов Российской Федерации. Внетранспортный экономический

эффект совершенствования транспортной системы проявляется на рынках производства, труда, земли и недвижимости, в 8–10 раз превышая эффект на самом транспорте³. В сфере производства это сокращение оборотных средств, ускорение технологического процесса, увеличение выпуска и расширение зоны спроса на продукцию, рост подвижности и высвобождение свободного времени работающих. Социальный эффект – это выравнивание уровней развития районов, поселений и населенных пунктов. Освоение новых природных ресурсов, возникновение новых производств, увеличение объема и повышение качества сельскохозяйственной продукции, ускоренное развитие района тя-

щая в цене товара обусловлена транспортными тарифами и уровнем развития сети. На протяжении последних 16 лет неуклонно занижалась доходная база ОАО “РЖД” относительно его реального вклада во внутренний валовой продукт, поскольку динамика грузовых железнодорожных тарифов устойчиво отставала от роста цен в промышленности, в том числе в тех отраслях, продукцию которых использует железнодорожный транспорт: топливной отрасли, металлургии и энергетики. Железнодорожные тарифы за этот период выросли в 58 раз. При этом в топливной отрасли цены увеличились в 214 раз, в металлургии – в 165 раз, в электроэнергетике – в 96 раз. Все это привело к уменьшению сумм

ТАБЛИЦА 3

ЕЖЕГОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ПО УГЛЮ ПЕЧОРСКОГО УГОЛЬНОГО БАССЕЙНА, СЛЕДУЮЩЕМУ ПО ПЕРСПЕКТИВНОМУ МАРШРУТУ БЕЛОЕ МОРЕ – КОМИ – УРАЛ ЧЕРЕЗ СОЛИКАМСК ПО СРАВНЕНИЮ С СУЩЕСТВУЮЩИМ МАРШРУТОМ ЧЕРЕЗ КОТЛАС – КИРОВ

ПОТРЕБИТЕЛЬ	ОБЪЕМ ПОТРЕБЛЕНИЯ, МЛН Т	СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ, МЛН РУБЛЕЙ
Губахинский КХЗ	0,23	8,8
Нижне-Тагильский МК	1,11	36,0
Магнитогорский МК	1,60	50,0
Орско-Халиловский МК	0,52	17,1
Челябинский МК	0,20	6,7
Пермская ГРЭС	16,00	403,2
Яйвинская ГРЭС	2,00	109,6
Нижне-Туринская ГРЭС	1,20	39,4
ИТОГО	22,86	670,8

Источник: прогнозные оценки Института конъюнктуры рынка угля и Восточного научно-исследовательского углехимического института.

готения новых путей сообщения, увеличение числа рабочих мест, улучшение межрегиональных и внешнеэкономических связей, повышение цены на недвижимость связаны с новым транспортным строительством. Последующая эксплуатация усовершенствованной сети путей сообщения обеспечивает субъектам экономики эффект, многократно (из года в год) повторяющийся и, разумеется, многократно перекрывающий государственно-частные расходы на модернизацию и новое транспортное строительство. Необходимым условием регулирования производства продукции и устойчивого развития территориально-хозяйственных систем становятся максимальное приспособление к структуре спроса потребителя и дальнейшее объективное изучение потенциальных потребителей. Спрос, динамика его изменений в перспективе и выявление неудовлетворенного спроса как потенциального потребителя в будущем основываются на решении проблем качества товара и цены. Транспортная составляю-

финансирования дальнейшего развития транспортной сети. До 1987 года источниками финансирования были бюджетные средства, в настоящее время – средства государства и частных компаний (ГЧП). Юридической основой ГЧП являются федеральные законы “О концессионных соглашениях”, “Об особых экономических зонах” и др. В качестве возможных инструментов могут рассматриваться государственные гарантии на привлечение долгового финансирования, капитальный грант для инвесторов, предоставление необходимых земельных участков под строительство магистрали, налоговые льготы.

Особо зависимы от транспорта темпы роста экономики сырьевых регионов, которые задаются экономиками – потребителями продукции за пределами этих регионов. Так, потенциальный спрос экономики Урала в поставках сырья и топлива не может быть удовлетворен соседней Республикой Коми из-за ограничения провозной способности участка Котлас – Киров и большой “кружности” товарных потоков. Сложившаяся конфигурация железнодорожной сети республики в направлении с северо-востока на юго-запад ограничивает ее экономические связи и с регионами северо-запада, нахо-

3. Транспортный маркетинг: учебник / под ред. В.Г. Галабурды. М.: Маршрут, 2006; Терёшина Н.П., Шобанов А.В., Рышков А.В. Управление конкурентоспособностью железнодорожных перевозок. М.: ВИНТИ РАН, 2005.

дящимися вне зоны тяготения железнодорожной магистрали Воркута – Котлас – Коноша. Например, в структуре вывоза продукции из Республики Коми Мурманская область и Республика Карелия занимают всего по 5%, ввоза – 0 и около 2% соответственно. Число внешнеторговых партнеров из стран дальнего зарубежья ограничено Нидерландами, Польшей, Финляндией и Германией, из числа стран СНГ – Республикой Беларусь и Украиной. Экспорт (нефть и бумага) в 3,3 раза превышает импорт (машины, оборудование и транспортные средства). В межрегиональном товарообороте также сохраняется преобладание вывоза товаров в другие регионы Российской Федерации – более чем в 1,5 раза.

Точный расчет размеров экономического эффекта и упущенной транспортом выгоды довольно сложен. Учитывая широту проблемы, его осуществляют, как правило, по отдельным составляющим. Приведем результаты наших расчетов в таблицах 1, 2, 3 и 4. Ежегодные экономические эффекты от ускорения на одни сутки в течение года оборота оптовой торговли и экономической деятельности по видам в пределах субъектов Российской Федерации, находящихся в зоне тяготения магистрали “Белкомур”, через Соликамск составляют соответственно 6 141,4 (табл. 1) и 13 16,4 млн рублей (табл. 2).

В таблице 3 объемы поставок угля приняты исходя из потребностей уральских металлургических предприятий

ТАБЛИЦА 4

ЕЖЕГОДНЫЕ ВНЕТРАНСПОРТНЫЕ ЭФФЕКТЫ У ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПЕРСПЕКТИВНОГО ВЫВОЗА ПРОДУКЦИИ ИЗ РЕСПУБЛИКИ КОМИ НА УРАЛ (2015–2020 ГОДЫ (MIN)) ПО ПЕРСПЕКТИВНОМУ МАРШРУТУ СЛЕДОВАНИЯ “БЕЛКОМУР” ЧЕРЕЗ СОЛИКАМСК ПО СРАВНЕНИЮ С ФУНКЦИОНИРУЮЩИМ МАРШРУТОМ ЧЕРЕЗ КОТЛАС – КИРОВ

ВИД ПРОДУКЦИИ	ОБЪЕМ ВЫВОЗА*, ТЫС. Т	ЦЕНА ДОБЫЧИ*, ДОЛЛАРОВ ЗА 1 Т	КОТЛАС – КИРОВ		“БЕЛКОМУР” ЧЕРЕЗ СОЛИКАМСК		ЭФФЕКТ У ПОТРЕБИТЕЛЯ (ВНЕТРАНСПОРТНЫЙ)	
			ТАРИФ**, ДОЛЛАРОВ ЗА 1 Т	ЦЕНА У ПОТРЕБИТЕЛЯ, МЛН ДОЛЛАРОВ	ТАРИФ, ДОЛЛАРОВ ЗА 1 Т	ЦЕНА У ПОТРЕБИТЕЛЯ, МЛН ДОЛЛАРОВ	МЛН ДОЛЛАРОВ	МЛН РУБЛЕЙ
Уголь коксующий	1000	88,17	11,83	100,0	8,3	96,5	3,5	106,5
Уголь энергетический	4600	23,80	11,83	163,9	8,3	147,6	16,3	489,8
Товарный боксит	2100	14,40	14,53	60,8	10,2	51,6	9,2	274,6
Глинозем min	1400	289,90	12,70	423,6	8,9	418,3	5,3	160,0
Пигментная двуокись	13	2465,50	12,70	32,2	8,9	32,2	0,0	1,5
Переработка ярегской нефти								
масла	24	414,00	58,40	11,3	40,9	10,9	0,4	12,6
медицинские	11	414,00	58,40	5,2	40,9	5,0	0,2	5,8
вакуумный газойль	20	201,40	58,40	5,2	40,9	4,8	0,4	10,5
Марганец (руда)	200	57,90	11,83	13,9	8,3	13,2	0,7	21,3
Барит (концентрат)	225	150,00	11,83	36,4	8,3	35,6	0,8	24,0
Сжиженный газ	96	161,00	58,40	21,1	40,9	19,4	1,7	50,5
ВСЕГО	9689	–	–	873,7	–	835,1	38,6	1157,0

* Данные ИСЭиЭПС Коми НЦ УрО РАН.

** Данные с сайта <http://www.RTarif.ru>.

Потенциальные возможности развития эффективного обмена продукцией лесозаготовительной, деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной, рыбной отраслей и взаимодополняющими природными ресурсами (рудами Мурманской области и Карелии, углеводородами и углем Архангельской области и Республики Коми) возрастут со строительством железнодорожной магистрали “Белкомур”.

в объеме 3,66 млн т, и энергетических предприятий – по варианту энергопотребления в 20,8 млн т.

Внетранспортные экономические эффекты для целей перспективного строительства новых или спрямляющих магистральных путей сообщения показаны в таблице 4.

Учет “транспортного” эффекта необходим при проектных разработках развития транспорта, установлении налогов и льгот, разработке тарифных ставок, при заклю-

чении контрактов и соглашений в сфере перевозок, выделении бюджетных и частных средств, хотя бы на уровне 50% от той части прибыли, которую получают субъекты экономики от развития сети, повышения эффективности и качества работы транспорта. Постоянно, из года в год увеличивающийся «транспортный» эффект у потребителей продукции с последующей эксплуатацией и ро-

стом объемов перевозок многократно превысит затраты на совершенствование сети путей сообщения. На практике данный эффект, получаемый в процессе производства и реализации продукции, должен учитываться, а упущенная транспортом в результате издержек по совершенствованию транспортной сети выгода должна возвращаться ему производством.



VIII раздел

ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ



ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ – ПОД ГОСУДАРЕВО КРЫЛО

Михаил Ефимович Николаев

ДЕПУТАТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ЧЛЕН КОМИТЕТА ПО РЕГИОНАЛЬНОЙ
ПОЛИТИКЕ И ПРОБЛЕМАМ СЕВЕРА
И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА,
ПЕРВЫЙ ПРЕЗИДЕНТ
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)



ПОД УГРОЗОЙ ПОТЕРИ МНОГОВЕКОВЫХ ТРАДИЦИЙ ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ МЫ ВСТУПИЛИ В XX ВЕК, КОТОРЫЙ СТАЛ ИНТЕРЛЮДИЕЙ К ВОССТАНОВЛЕНИЮ, КАЗАЛОСЬ БЫ, ПОТЕРЯННЫХ ЦЕННОСТЕЙ И ВЕКОВ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ЗАЩИТУ ЗДОРОВЬЯ ЧЕЛОВЕКА ВО ИМЯ ЖИЗНИ И РАДОСТИ БЫТИЯ. ЭТОТ ВЕК СТАЛ ПЕРИОДОМ ФОРМИРОВАНИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ.

ВПЕРВЫЕ ЧАСТЬЮ ПОЛИТИКИ ГОСУДАРСТВА СТАЛА ФИЗКУЛЬТУРА ШИРОКИХ МАСС НАСЕЛЕНИЯ И МАССОВЫЙ СПОРТ. ЗДОРОВЫЙ ОБРАЗ ЖИЗНИ КАК СТИЛЬ ЖИЗНИ СЕВЕРЯН ОБРЕЛ ТЕРЯЮЩИЕСЯ БЫЛО ПОЗИЦИИ И СТАЛ НАИБОЛЕЕ АКТИВНО И ОСМЫСЛЕННО УТВЕРЖДАТЬСЯ В ЯКУТИИ.

ТРАДИЦИОННАЯ ИДЕЯ ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ – СОДЕРЖАТЕЛЬНАЯ И СОЗИДАТЕЛЬНАЯ ИДЕЯ. КАК И ОБРАЗОВАНИЕ, ОНА ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ АБСОЛЮТНУЮ ЦЕННОСТЬ ДЛЯ ОБЩЕСТВА. ЕЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПОЗВОЛИЛО НАМ ЗА КОРОТКИЙ СРОК ПРОВЕСТИ ШИРОКИЙ КОМПЛЕКС ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫХ, ОБЩЕГИГИЕНИЧЕСКИХ, МОРАЛЬНО-ЭТИЧЕСКИХ, ОРГАНИЗАЦИОННЫХ И УПРАВЛЕНЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА СОХРАНЕНИЕ ЗДОРОВЬЯ, ПОВЫШЕНИЕ ТРУДОСПОСОБНОСТИ И АКТИВНОГО ДОЛГОЛЕТИЯ НАСЕЛЕНИЯ.

О тменное здоровье и физическая выносливость, необходимые для выживания на севере, стали частью физиологической основы жизни исконных скотоводов и охотников. Нагрузки, которые испытывает человек на физиологическом и психическом уровне на севере, не уступают нагрузкам в большом спорте. Недаром якутский национальный праздник Ысыах, считающийся гимном во славу радости жизни, сопровождается яркими спортивными состязаниями, которые представляют собой одно из главных, почти сакральных, элементов торжества. Победители награждаются и обретают заслуженные славу, почет и уважение соплеменников, становятся кумирами, героями молодежи.

Древний якутский героический эпос Олонхо, внесенный ЮНЕСКО в список нематериальных сокровищ человечества, изобилует описанием богатырской удали, силы, ловкости и выносливости героев. Физическая и нравственная сила героев тесно переплетены, добро всегда сильнее и непременно побеждает зло. Также в якутских народных сказаниях сохранилось много упоминаний о силачах прошлого. Постоянное противостояние экстремальным природным условиям жизни в рамках быта традиционного общества сформировали у нас стиль жизни, при котором идеалом является физическое и духовное совершенство. Этот стиль жизни характерен для нашей национальной кухни, народной одежды, архитектуры, нравов и обычаев, нравственных установок. Этот стиль жизни ставит во главу угла в качестве основной нравственной ценности любовь к жизни как бесценный дар, ответственность за выживание рода и окружающей природы, родного края и родного Отечества.

Народная мудрость гласит, что скверный характер человека – источник его болезней. У якутов издревле повелось: “не думай о другом человеке плохо, не говори о другом человеке плохо, не делай другому человеку плохо”. Мы воспринимаем дружелюбие, благородство, широту и открытость души как естественное проявление характера сильного и здорового человека. Кто не слышал о доброте, которая сродни наивности, о великодушии, щедрости, заботливости и других прекрасных душевных качествах северян? Даже нелюбимые мной анекдоты о неотесанном чукче волей-неволей свидетельствуют именно о лучших человеческих качествах, невинности перед лицом циничной цивилизации и о неиспорченности нравов северян. В XVII веке первая встреча коренных жителей Якутии с представителями западной цивилизации оказала во многих случаях негативное воздействие на естественный стиль жизни. Запад принес на Север алкоголь, табак, наркотики, азартные игры, невиданные доселе болезни – туберкулез, оспу и многое другое, весь “букет” сорняков цивилизации. Естественный уклад жизни был сильно подорван. Вместе с тем пришли новые знания, расширились горизонты мироздания, стали доступны лекарства и передовые традиции науки и культуры Старого Света. Ужасы конфликтов цивилизаций сопрягались с радостью открытия нового и неизведанного, в этом обмене культур были заложены семена возрождения.

Под угрозой потери многовековых традиций здорового образа жизни мы вступили в XX век, который стал интерлюдией к восстановлению, казалось бы, потерянных ценностей и веком человеческих достижений, направленных на защиту здоровья человека во имя жизни и радости бытия. Этот век стал периодом формирования институциональной системы охраны здоровья. Впервые частью политики государства стала физкультура широких масс населения и массовый спорт. Здоровый образ жизни как стиль жизни северян обрел теряющиеся было позиции и стал наиболее активно и осмысленно утверждаться в Якутии. Апогеем этого процесса стали 1990-е годы, когда суверенная в составе Российской Федерации Республика Саха (Якутия) сделала здоровый образ жизни своей государственной политикой. 13 января 1992 года я, будучи только что избранным на альтернативной основе первым Президентом Якутии в ходе первого демократического волеизъявле-

ния народа, подписал свой президентский указ №1 “О первоочередных мерах по совершенствованию здравоохранения Республики Саха (Якутия)”.

Мы шаг за шагом продвигались по избранному непростому пути, чтобы однажды объявить о всенародном движении за здоровый образ жизни. Мы провели форум народов Якутии под девизом “За здоровый образ жизни”. Форум утвердил Доктрину здорового образа жизни в Республике Саха (Якутия), что явилось актом консолидации общества и государства вокруг идеи, имеющей общенациональное значение. Для практической реализации поставленных задач в сфере оздоровления общества была создана Исполнительная дирекция по государственной поддержке движения за здоровый образ жизни. Указом президента создана и Межведомственная комиссия при Правительстве Республики Саха (Якутия) по формированию и укреплению здорового образа жизни. Ее задачами были координация деятельности общественных институтов и формирование вместе с органами государственной власти и администрациями улусов политики здорового образа жизни в целях безусловного выполнения принятых решений. Правительство Якутии учредило тогда гранты по поддержке гражданских инициатив здорового образа жизни.

К 2001 году, к концу моего президентства, структура расходов бюджетной системы Республики Саха (Якутия) на социально-культурные мероприятия сложилась следующим образом: 33% выделенных средств шли на образование, а 27,4% – на здравоохранение, физическую культуру и спорт. Для сравнения представляю следующие цифры: в 1990 году на здравоохранение, физкультуру и спорт было направлено 188 млн рублей, а в 2001 году – 3,470 млрд рублей.

Государственным собранием (Ил Тумэн) Республики Саха (Якутия) был принят целый свод законов по здоровому образу жизни. Правительство республики приняло целый ряд постановлений по финансированию и организации здорового образа жизни, в результате чего были разработаны и осуществлены семь республиканских целевых программ в области охраны здоровья, были дополнительно утверждены четыре федеральные целевые программы, реализуемые на территории республики. Во всех улусах и районах республики были утверждены и осуществлены местные программы формирования здорового образа жизни. В итоге было достигнуто самое важное – тесное взаимодействие государственных и общественных сил, что помогло сформировать целостную систему действий, объединявшую усилия и ресурсы общественности, органов исполнительной и законодательной власти, научных и исследовательских учреждений и организаций.

Результаты многолетних исследований наших ученых по формированию здорового образа жизни были оформлены в виде коллективной монографии “Стандарты (нормативы) здоровья человека на Севере”. Якутия стала одной из немногих регионов России, где сохранился естественный прирост населения. Диспансерные обследования населения республики стали системными и ежегодными: в 2001 году диспансерным обследованием было охвачено 88,4% взрослого населения, 94,8% подростков и 97,3% детей. За короткое время был построен по последним европейским стандартам Национальный центр медицины, который стал гордостью республики. Благодаря своим уникальным техническим возможностям и уровню квалификации персонала Национальный центр медицины стал одним из лучших среди подобных учреждений от Урала до Тихого океана. Следом за ним был построен не менее уникальный Центр материнства и детства. Также к лучшему изменилась обстановка на селе и даже в самых отдаленных от Якутска улусах и районах. Внедрение новых информационных технологий позволило нашим врачам консультироваться по сложным вопросам с лучшими специалистами России и зарубежья. Благодаря этому стали проводиться операции на открытом сердце и по трансплантации почки.

За 10 лет, к 2001 году, вдвое увеличилось число врачей с учеными степенями кандидата и доктора медицинских наук. В эти же годы был создан медицинский институт, в котором обучаются около

1,8 тыс. человек, получил новую жизнь и старинный медицинский колледж. В рамках государственных программ была расширена ординатура. Ежегодно до 2 тыс. якутских врачей стали получать и повышать свою квалификацию в лучших медицинских центрах России и зарубежья. В целях дальнейшего развития, углубления и координации фундаментальных и прикладных исследований по проблемам охраны здоровья населения был создан Институт здоровья Академии наук Республики Саха (Якутия).

Изменить образ жизни к лучшему, привить новый стиль жизни совсем непросто. Важно почувствовать устойчивую тенденцию, тогда можно говорить об успехах. Одним из наших пионерских прорывов были республиканские президентские программы по охране здоровья материнства и детства, защите и поддержке семьи.

Результат всей этой работы проявился в очень скором времени – культ здоровья и здоровый стиль жизни стали нормой жизни и поведения, появилась мода на активный отдых: велосипед и лыжи, туризм, пешие переходы, бег, плавание, борьбу, систематические и массовые занятия физкультурой и спортом.

Флагманом всего этого движения стали Международные спортивные игры “Дети Азии”, проводимые под эгидой Международного олимпийского комитета и приравненные по статусу к детским олимпийским играм. Они стали яркой и ни с чем не сравнимой пропагандой спорта и здорового образа жизни, мероприятием, мобилизующим всех юных спортсменов нашей республики на регулярные занятия физкультурой и спортом, на достижение высоких спортивных результатов.

Цель, которую я которую преследовал, была следующей: превратить физкультуру меньшинства в физкультуру большинства. Главное – обеспечить равную доступность широких масс населения к материально-технической базе для тренировок и соревнований. Благодаря средствам массовой информации нам удалось повысить внимание населения к проблемам здорового образа жизни, физкультуры и спорта. Новые спортивные печатные издания, телевизионные и радиопрограммы стали подспорьем в этом деле, активно и профессионально пропагандируя здоровый образ жизни. Одним из условий здорового образа жизни и индикатором культуры общества и индивида было признано состояние санитарии и гигиены. В этом направлении была проведена огромная работа.

Традиционная идея здорового образа жизни – содержательная и созидательная идея. Как и образование, она представляет собой абсолютную ценность для общества. Она наполнена глубочайшим жизненным смыслом. Ее осуществление позволило нам за короткий срок провести широкий комплекс оздоровительных, общегигиенических, морально-этических, организационных и управленческих мероприятий, направленных на сохранение здоровья, повышение трудоспособности и активного долголетия населения. В копилку национального здорового образа жизни вошли строительство Национального центра медицины, создание Института здоровья, Академии духовности, открытие новых вузов и повышение зарплаты учителям, врачам, медработникам.

Сейчас здоровый образ жизни стал частью менталитета якутян, характерной чертой и стержнем их стиля жизни, основанием для планомерного развития массовой физкультуры и спорта. Федеральные органы власти высоко оценили прогресс в области здравоохранения и улучшения качества жизни, введение Доктрины здорового образа жизни. В октябре 2001 года в Государственной Думе состоялись парламентские слушания на тему “О проблемах здорового образа жизни в Российской Федерации”, где была дана высокая оценка опыту Республики Саха (Якутия), приняты полезные рекомендации Правительству Российской Федерации, а проблема здорового образа жизни квалифицирована как сверхактуальная.

Со стороны Совета Федерации также выражена полная поддержка этой идеи. В результате здоровый образ жизни стал общенациональной идеей и программой федерального правительства

и вошел в программу реформирования здравоохранения до 2020 года. Сегодня под флагом здорового образа жизни объединилась вся Россия.

Всероссийское движение за здоровый образ жизни превратилось в один из инструментов становления гражданского общества. Совместными усилиями общества и государства, власти и бизнеса сейчас в стране создается здоровая обстановка во всех сферах жизни, чтобы жизнь каждого россиянина стала долгой и радостной.

Думаю, здоровый образ жизни близок всем азиатам: кто лучше всех в мире изучил внутренний мир человека, если не китайцы и индусы, и не они ли создали рефлекторную медицину и систему йоги? Жители Азиатского континента, как никто другой в мире, знают истинную цену



1

ЛЕДОВЫЙ ДВОРЕЦ "ЭЛЛЭЙ БООТУР"



2

ЮНЫЙ БОКСЕР

человеческого здоровья и пути физического и духовного совершенствования человека. Поэтому здесь всегда острее других ощущается понимание необходимости утверждения здорового образа жизни, неустанного физического и духовного совершенствования человека, вопреки искушению обратиться к жизни наркомана, курильщика табака, алкоголика или свободолобного хиппи. Языческая рациональность и христианский аскетизм, духовные ценности буддизма, конфуцианства, синтоизма, индуизма и традиционного ислама снова входят в моду и для многих становятся ключом к достижению жизненного успеха.

Эти ценности стимулируют преимущественно физическое и духовное совершенствование человека на фоне коренных традиционных ценностей человека. Мы, коренные жители Севера и Арктики, не растеряли свои традиционные ценности и сохранили свой северный стиль жизни. Поэтому еще более символично и радостно в эпоху глобализации быть неизменным участником спортивного события мирового масштаба, принимать у себя в Якутске юных посланцев Азии – традиционных поклонников здорового стиля жизни, обладающих прекрасными национальными традициями физической культуры.

Моя коллега по Думе известная всему миру спортсменка Ирина Роднина как-то заметила, что в наших школах работают в основном люди предпенсионного и пенсионного возраста. Красных руководителей – учителей физкультуры она вообще не видела. И как-то поинтересовалась, сколько учителей физкультуры принимали участие в конкурсе "Учитель года России"? В 2007 году таких было меньше 2%... И сейчас не лучше! А ведь физрук едва ли не главная фигура в борьбе за здоровье наших детей, именно он призван найти среди ребят, девчат самых талантливых,

спортивно одаренных, дать им путевку в большой спорт. Положение с его статусом надо немедленно менять, обеспечить ему достойную жизнь. В свое время у нас, в Якутии, предпринимались активные инновационные шаги в сфере образования, например нам удалось успешно увеличить количество уроков физической культуры до четырех часов в неделю. Были и другие удачно реализованные инициативы. Тем не менее, думаю, что выражу мнение многих, говоря о том, что даже увеличение количества часов, отведенных на уроки физической культуры, не дает эффективного роста участия детей в спортивном движении. Вместе с тем занятия в спортивных секциях в качестве добровольного факультативного обучения в детско-юношеских спортивных школах напрямую связаны с ростом мастерства и участия детей в спорте. Следовательно, нам необходимо совер-



ЦЕРЕМОНИЯ ОТКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ ИГР "ДЕТИ АЗИИ"

шенствовать всю систему факультативного детско-юношеского спорта. Нужно развивать обучение детей в специализированных спортивных школах.

Нужно вести работу таким образом, чтобы детско-юношеские спортивные школы стали локомотивами спортивного и здорового образа жизни на местах, предлагая интересные и увлекательные занятия в спортивных секциях и обеспечивая комфортные условия для этих занятий. Я имею в виду наличие современных сантехнических средств, душевых, сушилок, туалетов, отдельных шкафов-локеров для обеспечения наивысшего уровня гигиенического стандарта. Спортивные школы должны стать стандартом качества, демонстрируя весь технический и социальный прогресс нашего общества, идеальным местом для занятий спортом нашего подрастающего поколения. Прекрасные чистые, светлые залы, полные свежего воздуха и современного спортивного оборудования, – вот что должно ожидать наших детей. Если мы дадим это нашим детям, то сможем гордо назвать себя цивилизованной страной.

Я не устаю повторять, что для успешного продвижения вперед в направлении развития детского и массового спорта мы должны стать максимально открытыми для притока внешнего опыта и инноваций. Мы должны изучить опыт регионов и стран, где успешно осуществляется государственная политика в сфере приобщения молодежи и широких масс народа к спорту. Сейчас во многих регионах России идет активная и весьма эффективная законодательная и практическая работа. Есть положительный опыт. Уверен, что, сделав сравнительный анализ постановки работы в разных регионах, мы приобретем много полезного в смысле инструкций и алгоритма действий. В частности, в вопросе выработки системы оплаты труда учителей физической культуры и спорта, тренеров, инструкторов-методистов, а я надеюсь, что на это мы найдем необходимые и адекватные ответы. Без этого обмена опытом и притока инновационных идей развитие сферы физической культуры и спорта примет искусственный характер и пойдет по кривой затухания.

Далеко ходить не надо, есть весьма эффективные примеры подготовки спортсменов высшего мастерства в таких регионах, как республики Мордовия и Коми. За последние 20 лет Мордовия совершила феноменальный прорыв в подготовке спортсменов по легкой атлетике. Спортсмены Мордовии неизменно приносят золотые, серебряные и бронзовые медали в копилку сборной России. А из спортсменов Республики Коми состоит почти вся сборная страны по лыжным гонкам. В Коми работают лучшие тренеры страны по лыжному спорту. А в Мордовии, где нет никаких полезных ископаемых, ситуация с развитием массового спорта и спорта высшего мастерства также на уровне лучших субъектов Российской Федерации. В Мордовии построены лучшие в России дороги и спортивные объекты. Все это было достигнуто за счет своих ресурсов – интеллектуальных в первую очередь.

Результат в любом виде деятельности напрямую зависит от качества и содержания организации. Прошлые Олимпийские игры в Пекине, да и нынешние в Лондоне наглядно продемонстрировали, что центр мирового спорта уверенно и надолго перемещается на Азиатский континент. Феноменальный прорыв китайских атлетов обусловлен не только их усердием и самоотверженностью. Он во многом зависел от дальновидной и выверенной организации подготовки спортсменов. Китайским руководителям от спорта удалось собрать весь имеющийся в мире передовой опыт по спортивной подготовке. Мировой передовой опыт вкуче с китайским менталитетом, дисциплиной, финансовыми и людскими ресурсами страны дал тот восхитительный эффект, свидетелями которого мы стали в ходе последних Олимпийских игр. Олимпийские достижения Китая – результат продуманной государственной политики.

Хочу сказать следующее относительно характера и предназначения Игр “Дети Азии”, которые состоялись этим летом в Якутии. Там маленькие наши северяне завоевали практически все главные призы, отвоёвав их у представителей многих стран. Начало этих Игр в 1996 году было приурочено к 100-летней годовщине современного олимпийского движения, основанного на идее одного человека – барона Пьера де Кубертена. Под влиянием жизненного подвига этого выдающегося гражданина Земли и в утверждение его великих заслуг мы задумали и взяли на себя миссию по проведению Международных спортивных игр для детей Азиатского континента. Как и олимпийское движение, ставшее непреходящей социокультурной ценностью всего человечества, наши Игры “Дети Азии” перешли в разряд неотъемлемых элементов инфраструктуры этого движения. Идеи олимпизма и в этой связи Игры “Дети Азии” остаются одним из самых универсальных и эффективных средств благотворного воздействия на человека, особенно на молодежь всего мира. Отец современного олимпийского движения, великий гуманист и философ барон Пьер де Кубертен говорил о том, что молодежь мира должна меряться силами в спортивных состязаниях, а не на полях битв. Эти слова стали предвестником весны человечества. И кто позволит себе сказать, что спорт не должен быть наслаждением

и упоением, справедливостью и благородством, радостью и удовольствием, прогрессом и источником мира? В этой связи я хочу предложить в качестве идеи для обсуждения рассмотреть вопрос о расширении сферы охвата состязаний подобного рода. Россия может стать инициатором международных детских спортивных игр для Европейского континента наподобие Игр “Дети Азии”. Возможно, страны Тихоокеанского бассейна, Панамериканского региона и Океании могли бы присоединиться к этой инициативе и проводить подобные спортивные состязания.

Когда я задумал создание Игр “Дети Азии” в начале 90-х годов прошлого века, в глубине души мечтал, что со временем корабль этого прекрасного спортивного мероприятия доброй половиной человечества наберет полные паруса, обретет самостоятельность и будет плыть на волнах дружбы и добрососедства, призывая всех жить по благородным принципам честного и справедливого соперничества во имя мира и всеобщего процветания и со временем приведет к всемирным детским олимпийским играм.

БУДЬ ЗДОРОВ БЕЗ ДОКТОРОВ



**Владимир Николаевич
Шеповальников**

РУКОВОДИТЕЛЬ ЦЕНТРА ПОЛЯРНОЙ МЕДИЦИНЫ
АРКТИЧЕСКОГО И АНТАРКТИЧЕСКОГО НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА

В СТАТЬЕ РАССМОТРЕНЫ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ. УКАЗАНА ОСОБАЯ РОЛЬ ПЕРВИЧНОГО ЗВЕНА ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ НАСЕЛЕНИЮ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ. ПРЕДСТАВЛЕН ОПЫТ ЦЕНТРА ПОЛЯРНОЙ МЕДИЦИНЫ ФГБУ "АРКТИЧЕСКИЙ И АНТАРКТИЧЕСКИЙ НИИ" ПО ДИСПАНСЕРИЗАЦИИ ДЕТСКОГО НАСЕЛЕНИЯ, ПРОЖИВАЮЩЕГО В ОТДАЛЕННЫХ И ТРУДНОДОСТУПНЫХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И ПРИРАВНЕННЫХ К НИМ ТЕРРИТОРИЙ.

Как известно, в соответствии с поручением Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.Н. Козака от 03.05.2012 №ДК-П16-2532 Минрегион России представил в Правительство Российской Федерации проект Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, который был согласован с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, к числу которых относится и Минприроды России, в подчинении которого находятся Росгидромет и ФГБУ “Арктический и антарктический НИИ”, который мы представляем.

Документ представляет собой солидную разработку, в которой на первый взгляд учтены все особенности жизнедеятельности коренного и пришлого населения Российской Арктики и указаны пути улучшения качества его жизни, включая обеспечение медицинской помощью, реализацию положений об улучшении демографической обстановки на Крайнем Севере, улучшении качества образования и т.д.

Хотелось бы поделиться соображениями о путях практической реализации этого документа в жизнь.

Судя по всему, он не отменяет и не подменяет ранее принятых законов РФ, постановлений и приказов Минздрава России и т.д., а лишь направляет и нацеливает администрацию арктических регионов на их выполнение.

В свое время Минздравсоцразвития России подготовил приказы №54, 60, 176, 307 о проведении профилактических осмотров детей до 1 года жизни и детей декретированных возрастов.

Согласно этим приказам:

ребенка до 1 года жизни специалисты должны были осматривать по следующему графику:

- педиатр – 7 раз в год;
- хирург-травматолог – 3 раза в год;
- детский невролог – 4 раза в год;
- ЛОР-врач – 1 раз в год;
- окулист – 3 раза в год;
- стоматолог – 2 раза в год;
- лабораторные исследования – 5 раз в год;
- осмотры детей декретированных возрастов (3, 6, 7 лет):*
- те же специалисты – по 1 разу в год;

осмотры учеников детей 5-го класса школы осуществляют:

- те же специалисты – по 1 разу в год;
- дополнительно вводятся осмотры эндокринолога и детского гинеколога;

осмотры подростков 9–11-х классов школы осуществляют:

- те же специалисты – по 1 разу в год;
- дополнительно вводятся осмотры андролога.

Казалось бы, отличный приказ, обеспечивающий охрану здоровья детского населения не хуже, чем в развитых европейских странах. Однако такой документ мог быть создан только в стенах Министерства и только для двух городов нашей страны – для Москвы и Санкт-Петербурга, да и то, позвольте усомниться, что он честно и добросовестно выполнялся.

Мне довелось начинать свою врачебную деятельность под Ленинградом в районной больнице в пос. Сивер-

ский. Уверяю Вас, что даже в то время бесплатного здравоохранения выполнить приказ такого рода было невозможно. А если речь идет об Арктическом регионе, где финансирование одного округа или области разительно отличается от другого, – выполнение аналогичных приказов становится эфемерным, а отчетность – профанацией.

Представьте себе, если на весь Арктический округ с территорией на средневропейскую страну в штате окружной больницы имеется в лучшем случае по одному из вышперечисленных специалистов, смогут ли они, помимо основной работы, которую должны выполнять в окружной больнице и поликлинике, провести диспансеризацию населения, состоящего из детей до 1 года и декретированных возрастов, если эти населенные пункты отстоят от столицы округа на 200, 300, 500 км?

Но дети в этом не виноваты, они должны получить квалифицированную медицинскую помощь. Что же делать и как поступить?

ВОСПОМИНАНИЕ О “ДЕТЯХ СЕВЕРА”

В 1994 году была принята Федеральная целевая программа (ФЦП) “Дети Севера”, а в 1996 году по рекомендации Артура Николаевича Чилингарова, адресованной в Госкомсевер, Центр полярной медицины ГНЦ “Арктический и антарктический НИИ” Росгидромета стал ответственным исполнителем этой программы. Мы работали по ней до ее закрытия в 2002 году.

Согласно регламенту, работы должны были проводиться в регионах Крайнего Севера и приравненных к ним районах (куда вошли Магаданская область, в то время Красноярский автономный округ и Камчатка).

Естественно, мы были не единственными исполнителями ФЦП “Дети Севера”. Активно работали другие учреждения: НИИ педиатрии и детской хирургии (г. Москва), Центр “Дети Севера” (г. Москва), Архангельский медицинский университет, НИИ медицинских проблем Севера (г. Красноярск) и др. Таким образом, весь Арктический регион, приравненные к Крайнему Северу районы, включая о-в Сахалин, были в поле зрения ФЦП “Дети Севера”.

Формировались выездные врачебные бригады, куда включались лучшие специалисты Санкт-Петербурга, прежде всего из состава Санкт-Петербургской педиатрической медицинской академии (в настоящее время преобразованной в университет), Военно-медицинской академии имени С.М. Кирова, НИИ онкологии имени Н.Н. Петрова и других учреждений.

Выездные бригады комплектовались портативным медицинским оборудованием, доставлялись самолетом в соответствующий регион, а затем – по заданию местных департаментов здравоохранения – вертолетами или наземным транспортом в населенные пункты, где осуществлялось обследование детского населения.

В процессе обследования детского населения деревень и поселков на первом этапе педиатры использовали автоматизированные системы профилактических осмотров населения (АСПОН), в последующем – автоматизированные комплексы диспансерных осмотров (АКДО), результаты которых тут же обрабатывались, и к работе приступали уже

специалисты, в осмотре которых нуждались дети с соответствующими предпосылками к заболеваниям.

В результате осмотров выявлялись лица с индивидуальными заболеваниями и группы лиц, имеющих сходную патологию, на основании чего выстраивался "профиль патологии" по специалистам и "профиль патологии" по нозологическим формам, в соответствии с Международным классификатором болезней (МКБ-10). На основании этих данных составлялся отчет по экспедиции, который сдавался в Министерство (Комитет), ответственное за выполнение ФЦП. Копия отчета сдавалась в то время в Минздрав России.

На практике мы пришли к выводу, что в условиях чрезвычайной удаленности северных поселков минимальное количество осмотров узкими специалистами (аллерголог, гастроэнтеролог, кардиолог, ЛОР-врач, невролог, нефролог-уролог, окулист, пульмонолог, стоматолог, хирург-ортопед, эндокринолог) должно проводиться 1 раз в 3–4 года.

При этом в случае ординарных заболеваний прописывалось курсовое лечение и давались рекомендации для предупреждения рецидивов.

Если речь шла о серьезной патологии, больной ребенок госпитализировался в профильное медицинское учре-

386



ВРАЧ-ОНКОЛОГ КАНДИДАТ МЕДИЦИНСКИХ НАУК В.Д. ЧАРТОРИЖСКИЙ НА ПРИЕМЕ В ПОС. ЯР-САЛЕ (ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ), 2010 ГОД

Таким образом, формировалась картина диспансеризации детского населения по всем возрастным группам, проживающим в наиболее отдаленных и труднодоступных населенных пунктах Крайнего Севера и приравненных к ним территорий.

Поскольку дети, нуждающиеся в осмотре узких специалистов, ими осматривались так же, как и дети декретированных возрастов, фактически снималась необходимость повторных осмотров через 1–2 месяца.

ждение в Санкт-Петербурге или окружную, областную или республиканскую больницу по месту жительства.

С глубоким сожалением следует констатировать, что ФЦП "Дети Севера" в 2002 году была закрыта. Эта программа если и не решала всех проблем детского здравоохранения на местах, то позволяла выполнить оптимальный минимум мероприятий по поддержанию удовлетворительного уровня здоровья детей на Крайнем Севере и в приравненных к нему регионах.

ПУТИ УЛУЧШЕНИЯ МЕДИЦИНСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Повсеместно важнейшим звеном в цепи оказания медицинской помощи населению является первичное звено. В условиях Крайнего Севера его роль возрастает в десятки раз.

Вспоминаю тот ужасный период, когда в начале 1990-х годов рушилась довольно стройная система оказания медицинской помощи на Севере. Разворачивались, растаскивались, сжигались фельдшерско-акушерские пункты (ФАП) при факториях, увольнялись и уезжали врачи из амбулаторий, которые постепенно разрушались и приходили в негодность.



ВРАЧ-ПЕДИАТР И.М. ФИРСОВА ВЕДЕТ ОБСЛЕДОВАНИЕ СЕРДЦА ПО МЕТОДИКЕ АКДО В ПОС. АКСАРКА (ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ), 2007 ГОД

Вспоминаю пос. Амдерма в 1983 году: чистый, ухоженный, с огромным радиоцентром, прекрасным госпиталем, поликлиникой, больницей, стоматологической поликлиникой, детскими садами, школой... К 2000 году госпиталь разворовали, из жилого фонда выехало население, стоматологическая поликлиника закрылась, больница осталась без кадров, все детское население обслуживалось одним фельдшером... И только мужественные женщины – глава администрации и ее помощницы – отчаянно сражались за поселок, надеясь его сохранить. Как укор всему происходящему, на фоне выбитых глазниц окон когда-то жилых домов, смотрелась пушка времен Великой Отечественной Войны и надпись за ней на плакате – “Никто не забыт и ничто не забыто”.

Теперь пришли иные времена и нужно восстанавливать Северный морской путь, а значит, надо строить то, что годами ломали, восстанавливать инфраструктуру и Амдермы, и Диксона, и Тикси, и Хатанги, и... и... и...

Но вернемся к первичному звену оказания медицинской помощи населению.

Если в больших городах это, как правило, участковые терапевты или педиатры, работающие в поликлиниках (или семейные врачи), то в населенных пунктах Крайнего Севера

главной фигурой является фельдшер, управляющий ФАПом или амбулаторией.

Нужно отдать должное этим специалистам, не в обиду городским участковым терапевтам и педиатрам, так как спектр их медицинской деятельности значительно уже, чем у сельского фельдшера. Фельдшер, так же как и участковый врач, должен провести прием больных и обслужить вызовы на дому, кроме того, должен оказать скорую и неотложную медицинскую помощь, включая и хирургическую помощь: обработку ран, остановку кровотечения, наложение повязки и гипса при переломах и т.д., фельдшер должен уметь принять роды, обработать пуповину, ухаживать за младенцами и т.п.



КАРДИОЛОГ КАНДИДАТ МЕДИЦИНСКИХ НАУК С.И. БАКЕЕВ НА КОНСУЛЬТАТИВНОМ ПРИЕМЕ В ПОС. СЕ-ЯХА (ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ), 2010 ГОД

По существу, у фельдшера в поселке на Севере нет выходов. Как правило, он один, а больные или травмированные могут появиться в любой момент, а не только в будний день.

Позвольте снять шляпу перед сельским фельдшером! Если учесть, что населенный пункт (отдаленный и труднодоступный), где есть ФАП, отстоит от ближайшей сельской или районной больницы километров на 200–400, а от окружной больницы на 500–600 км, то можно себе представить, что фельдшеры в основном могут полагаться только сами на себя. Тем более что в сельских больницах, как правило, один врач – он и главный врач, и терапевт, и педиатр, и гинеколог, и стоматолог. Конечно, в случае серьезных заболеваний, угрожающих жизни пациента, фельдшер вызывает санавиацию и госпитализирует больного или пострадавшего в центральную районную больницу или в окружную (областную) больницу. Но нужно отметить, что в Арктике в течение года – от 60 до 100 дней – нелетная погода, и вся ответственность за здоровье больных или пострадавших лежит на плечах фельдшера.

Так было и так есть на сегодняшний день.

Однако чтобы не отправляться вслед за фельдшером в XIX век, жизнь этим главным медицинским труженикам Крайнего Севера следует еще более усложнить, с тем чтобы она парадоксальным образом стала легче.

К счастью, практически во всех поселениях на Крайнем Севере имеются школы, а школы оснащаются Интернетом. В школах, в свою очередь, должны работать

школьные фельдшеры. При наличии в поселке Интернета, несложно оснастить кабинет школьного фельдшера, а также ФАП или амбулаторию персональным компьютером, обучить медиков работе на нем.

На следующем этапе создать на базе областной (окружной, республиканской) больницы центр телемедицинской помощи. Врачи центра были бы связаны со всеми ФАПами, амбулаториями и школами и могли бы оказывать консультативную помощь в режиме реального времени. При этом помощь на местах в отдаленных поселениях могла бы существенно расширяться за счет оснащения приборами и медицинским оборудованием, данные из которых могли бы передаваться в консультативный центр. Например, передача данных кардиографии, снимков мазков крови, кожной сыпи и т.д.

Но это еще не все. Конечная цель медицинских работников – обеспечивать здоровье каждого, кто находится под его наблюдением. Подавляющее большинство взрослого и детского населения получают назначения от своего фельдшера и остаются в своем населенном пункте до выздоровления.

Под наблюдением фельдшера остается еще одна большая группа больных – так называемые диспансерные больные.

Как правило, перед проведением профилактических диспансерных осмотров или в процессе наблюдения за больным в течение года может возникнуть подозрение на наличие у того или иного человека хронического заболевания. Для того чтобы подтвердить или опровергнуть это предположение, больного – взрослого или ребенка – следует направить в стационар на обследование. Удовольствие весьма дорогостоящее – оплата вертолета в оба конца. Иногда эти затраты берет на себя семья.

Однако нам представляется, что на местном уровне, в районах с низкой плотностью населения, целесообразно использовать современный автоматизированный комплекс диспансерных осмотров (АКДО). Он был разработан группой ученых: доктором медицинских наук профессором И.М. Воронцовым, кандидатом медицинских наук Т.И. Ивановой, доктором технических наук В.В. Шаповаловым, а модифицированный вариант для работы в полевых условиях – доктором медицинских наук профессором В.Г. Часныком.

Этот метод проверен временем! Повсеместно, где бы он ни применялся – в больших поликлиниках крупных городов или в труднодоступных поселках, – он показал высокую диагностическую эффективность и экономическую целесообразность. Кстати, методика АКДО утверждена Минздравом России. Как уже упоминалось выше, с помощью АКДО можно устанавливать как индивидуальный, так и групповой профиль патологии, на основании чего будет ясно, какая патология преобладает в конкретном поселке и каким узким специалистам следует показать конкретного ребенка.

Если кто-либо при обследовании наберет более 250 баллов (по методике АКДО), он находится в зоне риска и подлежит осмотру соответствующего специалиста. Если обследуемый наберет более 300 баллов – с высокой степенью вероятности он болен. Если группа обследуемых, например все дети поселка, набирает более 300 баллов, значит, в этом поселке большой удельный вес занимают болезни, относящиеся к данному конкретному специалисту. Например, если у больного “Х” показатель ЛОР-пато-

логии равен 310 баллам, то этот ребенок обязательно должен быть проконсультирован у ЛОР-врача. Другой пример: в пос. Белярск по профилю патологий наибольший показатель – ортопедические болезни (430 баллов). Это значит, что в данный поселок в состав врачебной бригады обязательно должен быть включен хирург-ортопед.

Вот мы и дошли, наконец, до того места, когда без врачей все-таки не обойтись.

Мы уже упоминали, что есть регионы богатые, а есть бедные.

Минздрав спускает нормативы комплектования специалистами исходя из численности населения, причем плотность населения не учитывается. Представьте себе, что в Москве или Санкт-Петербурге один дом по количеству жителей может спокойно закрыть ставку участкового терапевта и педиатра. А где-то в Ненецком автономном округе, где плотность населения – около 1 человека на 1 кв. км, все проживающее население не закроет эту одну ставку. Еще сложнее дело обстоит с узкими специалистами. В одном Нарьян-Маре не “наскрести” специалистов, чтобы закрыть ставки на участках, ставки по обслуживанию консультативного приема приезжающих с периферии округа и ставки в окружной больнице. А как же оказывать медицинскую помощь людям, проживающим в труднодоступных поселениях?

В идеале, на наш взгляд, следовало бы восстановить Федеральную целевую программу “Дети Севера”, и передать ее в Минрегион России. Ведь она успешно работала даже в тот период, когда наша страна была в значительно худшем финансовом положении, чем сейчас. Комплектация выезжающих врачебных бригад была организована из лучших узких специалистов и педиатров, до одной трети которых были докторами медицинских наук и профессорами, а остальные специалисты – кандидатами медицинских наук, доцентами и ассистентами кафедр медицинских институтов. Когда еще дети Севера смотрели специалисты такого уровня?

Вторым вариантом решения проблемы, с нашей точки зрения, является пересмотр Минздравом штатного расписания на территориях с низкой плотностью населения и ввод в окружных (областных, республиканских) больницах должности узких специалистов-консультантов в составе мобильного врачебного отряда, который регулярно выезжает в отдаленные поселки и деревни. Такой опыт давно существует в Ямало-Ненецком округе на базе окружной больницы и финансируется из регионального бюджета. В отдаленные населенные пункты бригада врачей доставляется вертолетом; в населенные пункты, расположенные ближе к Салехарду, в зимний период бригада врачей доставляется вездеходами по зимнику, а летом – на катерах типа “Ярославец”.

Здесь профанации нет, и дети осматриваются вовремя!

ПЕРСПЕКТИВЫ НАУЧНЫХ РАБОТ

Мы много работали не только по ФЦП “Дети Севера”. А.Н. Чилингаров неоднократно привлекал Центр полярной медицины “ААНИИ” к выполнению региональных программ (например, “Дети Арктики”). Мы выполняли работы по программе Международного полярного года 2007–2009, изучая влияние загрязняющих веществ на состояние здоровья

населения ЯНАО, работали по госконтрактам с Департаментом по науке и инновациям администрации ЯНАО и муниципальными образованиями. Теперь наши работы стали более конкретными. Изучались источники загрязнения окружающей среды, проводился анализ заболеваемости и патологической пораженности детского и взрослого населения и сравнительный анализ этих показателей в районе с плохой экологической обстановкой и в контрольном экологически чистом населенном пункте. На основании сравнительного анализа делались соответствующие выводы о влиянии загрязняющих веществ на здоровье населения.

Впереди нас ждут новые работы, в том числе исследование состояния здоровья населения в условиях меняющегося климата, когда изменяются границы вечной мерзлоты, вскрываются могильники давно захороненных животных, погибших в свое время от сибирской язвы или бруцеллеза, изучается расширение ареала обитания клещей, переносящих энцефалит и боррелиоз на север нашей страны, и т.д.

Осуществляются комплексные экспедиции морского базирования, призванные решить многочисленные проблемы освоения шельфа Арктики и п-ва Ямал, но о них речь пойдет в другой раз.

ПРОБЛЕМЫ АДАПТАЦИИ ЧЕЛОВЕКА К УСЛОВИЯМ СЕВЕРА И АРКТИКИ



Василий Николаевич Цыган

УЧЕНЫЙ СЕКРЕТАРЬ, ЗАВЕДУЮЩИЙ
КАФЕДРОЙ ПАТОЛОГИЧЕСКОЙ
ФИЗИОЛОГИИ ВОЕННО-МЕДИЦИНСКОЙ
АКАДЕМИИ ИМЕНИ С.М. КИРОВА, ДОКТОР
МЕДИЦИНСКИХ НАУК, ПРОФЕССОР



**Михаил Михайлович
Богословский**

СТАРШИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК
НИО НАНОБИОТЕХНОЛОГИЙ
НИЦ ВОЕННО-МЕДИЦИНСКОЙ
АКАДЕМИИ ИМЕНИ С.М. КИРОВА,
УЧАСТНИК 14-Й СОВЕТСКОЙ
АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ,
ДОКТОР БИОЛОГИЧЕСКИХ НАУК

АДАПТАЦИЯ ЛЮДЕЙ, ПРИБЫВШИХ НА СЕВЕР ИЗ ЮЖНЫХ
И СРЕДНИХ РАЙОНОВ РОССИИ, СВЯЗАНА С ПОЯВЛЕНИЕМ У НИХ РЯДА
ЗАБОЛЕВАНИЙ, НЕ ТОЛЬКО СНИЖАЮЩИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА,
НО И УХУДШАЮЩИХ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ.

В СТАТЬЕ ПРИВОДЯТСЯ РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ИЗУЧЕНИЯ СОСТОЯНИЯ
ЗДОРОВЬЯ И РАБОТОСПОСОБНОСТИ ПРИШЛОГО НАСЕЛЕНИЯ СЕВЕРА,
В ТОМ ЧИСЛЕ АРКТИЧЕСКОГО БАССЕЙНА. ПРЕДЛАГАЕТСЯ СИСТЕМА МЕР
ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ АДАПТАЦИИ К УСЛОВИЯМ ПРОЖИВАНИЯ И РАБОТЫ
СПЕЦИАЛИСТОВ, ПРИВЛЕЧЕННЫХ ИЗ ДРУГИХ ЧАСТЕЙ РОССИИ.

В настоящее время в России намечен план системной модернизации экономики, повышения качества и уровня жизни населения. Одним из важнейших его направлений является эффективная реализация естественных конкурентных преимуществ страны, формирование новых центров роста и опережающее развитие стратегически значимых территорий, таких как Север Российской Федерации и Арктика. Для добычи полезных ископаемых, изучения и охраны северных территорий нужны люди, значительная часть которых в связи с суровыми условиями жизни в этом регионе будет прибывать туда на ограниченное время. В связи с этим проблема адаптации пришлого населения к суровым условиям Севера и Арктики становится чрезвычайно актуальной и приобретает важное государственное экономическое и политическое значение.

Особенностью адаптации людей, прибывших на Север из южных и средних районов России, является появление у них целого ряда заболеваний, в том числе характерных для этого региона, бороться с которыми без современной медицинской помощи очень сложно. Эти заболевания не только снижают производительность труда, но снижают качество жизни и приводят к сокращению ее продолжительности.

Факторами, вызывающими заболевания на Севере России и особенно в Арктике, являются: низкая температура среды, специфическая для этих широт фотопериодичность, высокая ионизация воздуха и резкие неперiodические колебания напряжения геомагнитного и статического электрического поля, перепады атмосферного давления, низкая парциальная плотность кислорода в воздухе и др. В этих регионах на организм человека действуют также многочисленные космические факторы, поскольку магнитное поле Земли в северных широтах защищает Землю значительно хуже, чем в средних широтах.

Наиболее существенные сдвиги происходят в системе дыхания, кровотока и кровообращения, иммунной, эндокринной, репродуктивной и нервной системах. Изменения в обмене веществ характеризуются появлением особых "приполярного" и "полярного" метаболических типов.

При миграции на Север и при длительной адаптации к условиям высоких широт сердечно-сосудистая система реагирует одной из первых. Спазм периферических сосудов и увеличение периферического сопротивления при низкой температуре среды вызывает тенденцию к повышению артериального давления. Характерно, что на Севере процент лиц с артериальной гипертензией в два раза больше, чем в южных и центральных районах страны, причем в основном имеет место диастолический ее характер. Одновременно происходит увеличение частоты сердечных сокращений; уменьшение минутного объема кровообращения; увеличение скорости кровотока для обеспечения нормального обмена кислорода в тканевых капиллярах; нарастание массы миокарда правого желудочка как реакция на гипертонию малого круга кровообращения. На электрокардиограмме регистрируется большой "гипоксический" зубец Т, уширение комплекса QRS и зубца Р.

Артериальная гипертензия (АГ) у некоренного населения Севера диагностируется значительно чаще, чем в средних широтах. Большинство исследователей Севера сходятся во мнении, что суровые климатические условия

предрасполагают к гипертензивным состояниям. В условиях Арктики и специфически меняющегося ритма фотопериодичности (полярный день – полярная ночь), повторяющейся смены часовых поясов, обусловленной вахтовым методом работы, суточный ритм артериального давления (АД) у пациентов с АГ и здоровых лиц на Севере характеризуется признаками внешнего десинхроноза. Признаки внутреннего десинхроноза ритмов АД у северян с АГ проявляются в виде высоких значений параметров дневного АД и снижения величин суточного АД, фазовой несогласованности суточных ритмов АД и частоты сердцебиения.

Адаптация к условиям Севера особенно затруднена у лиц старшего возраста. Нередко она приводит не только к инвалидизации, но и летальным последствиям. Так, анализ особенностей инфаркта миокарда у 370 больных, находившихся на стационарном лечении в кардиологическом отделении МБУЗ "Городская больница №1" г. Норильска, показал, что инфаркт миокарда чаще возникает у мужчин старше 51 года, с тенденцией к увеличению заболеваемости и смертности с каждым последующим годом и высоким процентом повторных случаев. Максимальное количество случаев возникновения заболевания приходится на ноябрь – декабрь (во время полярной ночи) и апрель – май (во время полярного дня).

Изменения в системе кровотока выражаются в уменьшении времени жизни эритроцитов, активизации эритропоэза, увеличении доли фетального гемоглобина и кислородной емкости крови, повышении фибринолитической активности и времени образования тромба. Возрастает легочная вентиляция за счет увеличения глубины дыхания на фоне уменьшения частоты дыхания и функциональных резервов легких. Происходит расширение капилляров малого круга кровообращения, увеличение их плотности; повышение содержания сурфактанта увеличивает диффузионную способность кислорода, но может привести к пневмоконхозу и нарушению дренажной функции бронхов, что способствует формированию обструктивных поражений легких. Таким образом, в высоких широтах происходят адаптивные сдвиги, направленные на приспособление к общему биологическому механизму гипоксии. В то же время адаптация к холоду приводит к увеличению АД в малом круге кровообращения и полярной одышке, гипертонической болезни и ишемической болезни сердца.

Следует отметить, что наиболее существенные и ранние сдвиги происходят в иммунной системе, что обуславливает развитие острых инфекционных заболеваний, зачастую переходящих в хронические. Если в ранние сроки иммунная система существенно не реагирует на переезд человека на Север, то в более поздние сроки адаптации иммунологическая реактивность жителей высоких широт отличается большей степенью распространенности нарушений иммунного статуса и их многообразием. По данным популяционных исследований среди пришлого населения Ямала, дискомфортная среда обитания формирует напряжение в иммунной системе, которое проявляется дисбалансом содержания иммуноглобулинов. Исследование иммунного статуса пришлого населения г. Надыма показало, что напряжение регуляторных механизмов адаптации приводит к усилению адаптивного дисбаланса в клеточном иммунитете, что указывает на тенденцию к снижению иммунорегуляторного индекса, общего

количества лейкоцитов и содержания Т-лимфоцитов. Анализ состояния неспецифического и гуморального звена иммунитета показал, что имеется зависимость данных механизмов от уровня адаптации пришлого населения. При напряжении механизмов адаптации выявлены изменения гуморального звена: снижение уровня иммуноглобулинов IgA на 10,4%, IgM на 6,7%, IgG на 9,2% по сравнению с региональными нормами. В целом же состояние иммунной системы при удовлетворительной адаптации на Крайнем Севере характеризуется дисбалансом в клеточном звене – снижением уровня Т-клеток и повышением уровня В-клеток.

Иммунологическая реактивность пришлых жителей Европейского Севера отличается высокой степенью распространенности экологически зависимых вторичных иммунодефицитов. Имеется достаточно оснований для суждения о формировании региональных особенностей иммунного статуса с широким распространением северного варианта иммунного дисбаланса.

Устойчивая тенденция уменьшения общего содержания озона в атмосфере над севером европейской части России влияет на рост заболеваемости населения злокачественными новообразованиями (с 12,5 до 28 случаев на 100 тыс. населения только по Архангельской области), особенно с поражением кожи и сетчатки глаза. Уровень заболеваемости среди северян превышает средние показатели для России в три-пять раз (более чем в два раза у северян выше заболеваемость болезнями органов дыхания, кровообращения, онкопатологией).

Значительные изменения происходят под влиянием отрицательной температуры среды и в эндокринной системе. Увеличивается секреция адреналина и норадреналина, происходит значительное увеличение уровней тиреотропного гормона, адренкортикотропного гормона, активности ренина плазмы и альдостерона. Именно повышенным уровнем альдостерона у северян, как полагают некоторые исследователи, объясняется раннее развитие у них гипертрофии миокарда левого желудочка.

В условиях Крайнего Севера система дыхания здорового человека, как и другие функциональные системы, подвергается значительной адаптации, направленной на обеспечение нормальной жизнедеятельности. Известно, что еще первые поселенцы Заполярья отмечали затрудненное дыхание и повышенную утомляемость при выполнении повседневной работы как проявление напряженного газообмена. Это состояние получило название “полярная одышка”. У практически здоровых жителей Севера структура и функции системы внешнего дыхания претерпевают значительную перестройку. Эта перестройка выражается в повышенной васкуляризации слизистой дыхательных путей, в гипертрофии и гиперплазии бокаловидных клеток и собственных желез трахеи и бронхов, гипертрофии мышечных, эластических и ретикулярных волокон бронхов и сосудов различных уровней ветвления, в регионарной перестройке бронхиол, артериол и венул. При этом повышаются “калориферная” и увлажняющая функции дыхательных путей, а также изменяется их общая диффузионная способность за счет увеличения площади и истончения азрогематического барьера. При изучении морфофункционального состояния азрогема-

тического барьера у человека в условиях Крайнего Севера происходит достоверное повышение сурфактанта в гистологически нормальных легких у лиц, проживших на Севере более пяти лет. По мнению некоторых авторов, характер морфофункциональных изменений дыхательной системы у северян позволяет считать их проявлением защитных реакций, направленных на ограничение контакта дыхательных путей с холодным воздухом и снижение теплопотерь.

С возрастом резервные показатели внешнего дыхания снижаются, что отражается на адаптивных возможностях респираторной системы. Как у молодых, так и у лиц старшего возраста максимальная вентиляция и жизненная емкость легких после двух лет жизни на Севере снижаются относительно группы сравнения. Однако уменьшение резервных возможностей дыхания, которое можно рассматривать как цену адаптации, у 20–29-летних северян более значимо, чем у 30–39-летних и 40–49-летних.

В условиях Арктического бассейна страдает и репродуктивная функция у мужчин (избыточная продукция эстрадиола, более раннее снижение эндокринной функции семенников вследствие нарушения баланса лютеотропина и фолликулотропина по сравнению с жителями средних широт) и женщин (задержка полового созревания, увеличение пропорции ановуляторных циклов, большее количество токсикозов беременности, невынашивания, слабость родовой деятельности, более тяжелое течение токсикозов беременности).

Таким образом, характерными для Севера болезнями можно считать острые и хронические формы болезней органов дыхания, сердечно-сосудистую, онкологическую и эндокринную патологию, а также нарушения репродуктивной функции.

Проживание в высоких широтах сказывается не только на взрослых, но и на детях. Существуют особенности развития детей в высоких широтах, связанные с недостаточностью целого комплекса биогенных элементов, витаминов, низким качеством питьевой воды, особенностями питания и образа жизни. Так, холодная и неустойчивая погода ограничивает естественную потребность детей в играх на открытом воздухе; необычный световой режим приводит к нарушению работы анализаторов (особенно зрительного), а также соотношения возбуждения и торможения, что проявляется вегетососудистыми дистониями. Снижение иммунологической реактивности приводит к повышению заболеваемости пневмонией и ревматизмом по сравнению с умеренными широтами. Среди детей 13–16 лет только 10–15% могут считаться условно здоровыми, а уровень детской смертности превышает среднероссийский показатель в 2–3 раза. Существующая ситуация усугубляется принадлежностью северных регионов к той или иной биогеохимической провинции, для которой характерен недостаток или (реже) избыток химических элементов в природных средах.

Тревогу вызывает и то обстоятельство, что наследственно обусловленные возможности механизма адаптации к условиям Севера более, чем у 70% некоренного населения, не могут обеспечить длительное сохранение здоровья в экстремальных климато-геофизических условиях высоких широт. Результатом становятся хронические заболевания уже в молодом возрасте, преждевременное старение, сокращение продолжительности жизни.

При исследовании биологически активных веществ человека в процессе адаптации к условиям пребывания на Крайнем Севере были получены данные об активном участии нейрогуморальных механизмов регуляции в осуществлении приспособительных изменений, происходящих в организме человека при адаптации его к новым экологическим условиям. Установлены фазные колебательные изменения концентрации регуляторных веществ двух групп биогенных аминов и гормонов, содержащихся в двух разноуровневых системах организма: в лейкоцитах и сыворотке крови. Наличие двух этапов адаптационного процесса, характеризующихся различными взаимоотношениями в содержании исследованных веществ, предусматривает существование особенностей регуляции физиологических процессов организма на этих этапах.

Условия проживания и работы в регионах Крайнего Севера отрицательно влияют и на работоспособность людей. Так, при обследовании практически здоровых молодых людей, недавно прибывших в регион Крайнего Севера, было установлено, что с увеличением длительности адаптации к северным условиям происходит достоверное снижение работоспособности и увеличение показателя психоэмоционального стресса вне зависимости от частных конституциональных характеристик. У мужчин показатель стресса достоверно выше, чем у женщин. При увеличении стресса у мужчин отмечено повышение тонуса парасимпатической нервной системы и сохранение относительно постоянной работоспособности, тогда как у женщин при наличии стресса доминирует симпатическая нервная система и снижается работоспособность. Среди представителей разных соматотипов наиболее подвержены стрессу гиперстеники с преобладанием тонуса парасимпатической нервной системы.

В последние десятилетия в нашей стране стратегия промышленного освоения высоких широт базировалась на вахтовом методе. Подобная стратегия наряду с определенными положительными сторонами в целом отрицательно сказывается на организме человека. Адаптация в условиях Крайнего Севера к вахтовому труду имеет ряд особенностей. "Маятниковые миграции" при вахтовых формах организации труда требуют от человека многократного прохождения цикла "адаптация – реадаптация", что истощает ресурсы психики и организма вахтовиков. К этому надо добавить, что уровни заболеваемости и трудопотерь среди вахтовых работников достаточно высоки, что наносит огромный социально-экономический ущерб. При этом доминирующую роль играют заболевания, прямо связанные с нарушением иммунорезистентности организма работников. Ранее была доказана ведущая патогенетическая роль вторичных иммунодефицитных состояний у лиц, длительное время проживающих в северных регионах.

При вахтовой организации труда множественные воздействия на человеческий организм имеют не постоянный, а дробный характер. При этом сверхинтенсивный труд на Крайнем Севере компенсируется длительными междувахтовыми периодами отдыха по месту постоянного жительства. Регулярные маятниковые перемещения работников с преодолением нескольких часовых поясов, сменность климатических и социально-производственных условий в течение цикла "вахта – отдых" не позволяют установиться сколько-нибудь стабильным взаимоотношениям человека

с внешней средой, поэтому работа в таком режиме сопровождается хроническим напряжением регуляторно-адаптационных систем организма. Вне зависимости от того, короткие вахты или длинные, существенным оказывается социальный психологический дискомфорт, который в конечном счете приводит к различной патологии. Нарушения гомеостатических процессов, происходящие при этом, как правило, регистрируются уже на стадии развития заболеваний. У вахтовых работников в условиях Крайнего Севера нередко развивается ситуационное, экологически обусловленное ослабление иммунореактивности организма, основными проявлениями которого являются нарастающая Т-лимфоцитопения, уменьшение величины соотношения CD4+ / CD8+, суммарной концентрации интерферона в крови, а также ослабление митогениндуцированной бласттрансформации лимфоцитов. Подобные изменения отмечаются на фоне широкого распространения в вахтовых коллективах бессимптомного носительства вирусов гепатита В и С при ослабленной продукции антител к этим возбудителям.

На работоспособность и качество жизни большое влияние оказывает психическая адаптация к условиям Крайнего Севера. Клинически выраженные нарушения психической адаптации могут быть у лиц с неустойчивой адаптацией и проявляются кратковременными невротическими или психопатическими реакциями. У пришлого населения чаще всего проявляются ипохондрические, в том числе с демонстративностью поведения, и депрессивные невротические реакции. Стойкие нарушения психической адаптации клинически выражаются в невротических и психопатических состояниях, которые отличаются от кратковременных реакций большой глубиной и длительностью. Синдромологическая структура пограничных состояний в контингентах, выявленных при сплошном обследовании, существенно отличается от структуры этих состояний у лиц, состоящих на учете в психоневрологическом учреждении, поскольку в последнем случае удельный вес тех или иных синдромов определяется не частотой их встречаемости у населения, а особенностями клинической симптоматики, способствующей обращению к психиатру самих больных или лиц, их окружающих.

Нарушения психической адаптации могут проявляться также формированием алкоголизма. Большая частота, скорость развития и тяжесть алкоголизма в регионах Арктики могут быть поставлены в связь с большой частотой невротических, особенно психопатических, состояний.

Все описанные состояния у представителей пришлого населения чаще развиваются в критические периоды – первичной адаптации и северной усталости. Особенности миграционного процесса приводят к накоплению в регионе лиц с относительно легкими психопатическими нарушениями и уменьшению лиц с более тяжелыми психопатическими синдромами.

Важно отметить, что экстремальные условия Арктики вызывают не только выраженные адаптивные перестройки основных систем организма, но и ведут к истощению функциональных резервов и снижению запасов устойчивости центральных механизмов регуляции. При этом перенапряжение основных нервных процессов нередко сопровождается дезадаптивными срывами высшей нервной

деятельности с развитием невротических состояний и вегетососудистых нарушений.

Комплекс геофизических и погодных факторов сурового климата Севера, воздействующих на человека в высоких широтах, приводит его в состояние специфического напряжения, которое получило название “синдром полярного напряжения”. Этот синдром, возникающий у пришлых на Север лиц, характеризует особенности адаптации организма к экстремальным условиям. И хотя этот синдром не является свидетельством развивающейся патологии, он служит индикатором интегрального риска и формирует определенную уязвимость организма человека. Клинически синдром полярного напряжения проявляется прежде всего в виде тенденции к хронизации некоторых инфекционно-воспалительных процессов в легких, почках и других органах, в стойкой гипертонии, прогрессировании ишемической болезни сердца, в нарушениях зрительного анализатора и нарушениях тканевого роста.

Условия проживания на Крайнем Севере не могут сказываться и на функциональном состоянии системы гипофиз – щитовидная железа. Это связано прежде всего с той ролью, которую гормоны щитовидной железы играют в процессах термогенеза, контроля потребления кислорода тканями, синтеза веществ белковой природы и других регуляторных эффектах. В исследованиях, выполненных на северо-востоке России, у приезжих жителей по сравнению с аборигенами был выявлен повышенный уровень тиреотропного гормона (ТТГ) и трийодтиронина (T_3) в первые три года после переезда на Север, а содержание тироксина (T_4) у вновь прибывших было снижено, но постоянно повышалось. Авторы этих исследований полагают, что в первые три года после переезда на Север секреторная функция щитовидной железы подавляется, а периферическая конверсия T_4 в T_3 активируется. В этом же регионе были получены данные о снижении показателей ТТГ в периферической крови у приезжих жителей при увеличении северного стажа.

Исследование состояния гормонов T_3 и T_4 у мигрантов, находящихся на архипелаге Шпицберген, показало, что колебания их уровня в крови в первые два года проживания в высоких широтах были связаны в большей степени с фактором сезонности. Кроме того, их содержание изменялось в зависимости от стажа пребывания в высоких широтах. Так, содержание T_4 было значительно выше в январе у лиц со стажем 7–18 месяцев, по сравнению с приезжими со стажем менее 6 месяцев. Показатели T_3 менее чувствительны к этому стажу. Только в одной группе наблюдения в течение четырех сезонов – в январе у лиц со стажем 7–12 месяцев – эти показатели достоверно отличались от таковых в группах лиц с другими сроками северного стажа в аналогичные сезоны. Таким образом, фактор сезонности в значительной степени определяет содержание T_3 и T_4 по крайней мере в первые два года проживания мигрантов в Заполярье. Следовательно, помимо холода на функциональном состоянии системы гипофиз – щитовидная железа у человека в условиях Арктики весьма существенно сказывается фактор сезонности. В зимнее время отмечается повышение содержания тиреоидных гормонов в крови, однако в связи с тем, что длительность зимнего периода года на Севере большая, макси-

мальная активация тиреоидной функции в организме имеет региональные особенности. Можно полагать, что по мере увеличения стажа проживания человека на Севере возрастает напряжение в системе гипофиз – щитовидная железа на фоне трансформации активности других звеньев эндокринной системы человека.

Общая картина состояния здоровья пришлого населения в районах Крайнего Севера вызывает тревогу. После десятилетней адаптации к условиям Севера резко возрастает смертность от инфаркта миокарда, наблюдается “омоложение” сердечно-сосудистых заболеваний. Результатом длительного проживания на Севере является повышенное психоэмоциональное напряжение и тревожность, нарушение сна, лабильность настроения, неврозы, вегетативные полинейропатии. Это наряду с наличием социально-экономических проблем приводит к высокой алкоголизации населения со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Описанную картину усугубляет то, что после 10 лет пребывания на Севере отъезд в среднюю часть России для лиц в возрасте 50 лет и старше не приводит к полному восстановлению функциональных возможностей физиологических систем организма и его адаптационного потенциала. Это связано, с одной стороны, с длительностью дезадаптивных перестроек в новой климатической зоне, протекающих на фоне сниженных функциональных резервов, а с другой – с собственно возрастными особенностями организма. Отмеченные факторы накладывают целый ряд ограничений на возможность быстрых и эффективных изменений в регуляторной деятельности систем организма, что в значительной степени связано и с уменьшением среди жителей Севера прослойки лиц, сохраняющих с возрастом высокий уровень неспецифической резистентности и адаптивных возможностей. Так, среди взрослых мужчин на Чукотке лица с высокими адаптивными возможностями составляют 28%, а в центральных районах страны – 40%. В связи с этим можно предположить, что для мигрантов оптимальным по продолжительности пребывания на Крайнем Севере является период от 3 до 10 лет, а критический возрастной диапазон для лиц, выезжающих в центральные районы страны и особенно в южные регионы, не должен превышать 45–50 лет. В этом случае еще возможны достаточно адекватные и эффективные дезадаптационные перестройки функциональных систем к новым условиям проживания. Это должно учитываться при организации планового переселения северян в центральные районы страны в связи с закрытием неперспективных населенных пунктов, выходом людей на пенсию, а также в процессе реализации миграционной политики.

На основании анализа изучения состояния здоровья и работоспособности пришлого населения Севера, в том числе Арктического бассейна, с учетом результатов исследований, по решению проблем их адаптации к условиям проживания и работы, при привлечении специалистов из других частей России необходимо применять следующие меры:

- осуществлять тщательный отбор людей, направляемых на Север и Арктику или едущих туда по контракту, по состоянию соматического и психического здоровья. Не следует привлекать людей, имеющих вредные для здоровья зависимости – наркотическую, алкогольную, табачную, игровую и компьютерную;

- следить за гендерной составляющей вновь прибывающего контингента, что призвано предотвратить проблемы при образовании семейных пар;
- отбирать специалистов, действительно необходимых для работы в районах Севера и Арктики. Набор квалифицированных кадров необходимых специальностей на определенное время должен носить целевой характер;
- обеспечить калорийность суточного пищевого рациона на Крайнем Севере на 15–25% выше калорийности рациона для жителей умеренного климата, причем около половины рациона должны составлять белки и жиры животного происхождения. Учитывая большую роль витаминов в процессах акклиматизации в этих регионах, необходимо обеспечить всем приезжающим в течение первых 4–6 недель их ежедневный прием;
- снабдить одежду для северных регионов ветро- и влагозащитным покрытием. Температуру воздуха в жилых помещениях и общественных зданиях следует поддерживать на 2–3°C выше, чем в средней полосе. Интенсивность искусственного освещения в период полярной ночи должна быть увеличена;
- создавать условия для облегчения и ускорения процесса адаптации работников, прибывающих из других районов страны:
- для ускорения процесса адаптации разработать положения о необходимом уровне качества жизни в условиях Крайнего Севера;
- создать совершенную систему охраны здоровья людей, включающую периодический мониторинг состояния здоровья и лечения, в том числе санаторно-курортного;
- для эффективной работы приглашенных специалистов и всемерной экономии живого труда постоянно повышать уровень технологического производства и рост технического вооружения всех отраслей хозяйства Севера;
- создать лучшие жилищные и культурно-бытовые условия. Организация благоприятных условий жизни для прибывающего населения до начала освоения будет способствовать тому, что люди быстрее акклиматизируются и обеспечат более высокую производительность труда;
- следить за правильным чередованием труда и отдыха, массовым привлечением к систематическим занятиям физкультурой (особенно плаванием) и спортом. Необходимо периодически проводить разъяснительную работу о вреде алкоголя и табакокурения и недопустимости использования наркотиков и психотропных веществ;
- с целью снижения стрессового напряжения регламентировать сроки рабочего периода при экспедиционных и экспедиционно-вахтовых формах труда в Арктике с учетом всех условий жизнеобеспечения работников и обязательного введения выходного дня в рамках внутривахтового режима работы;
- суточная калорийность пищевого рациона человека должна быть выше, чем в регионах с умеренным климатом на 10%;
- для предотвращения развития вторичных гиповитаминозов использовать в пищу на производстве витаминно-минеральные композиции, а также витаминизированные продукты питания (соки, молоко, дрожжевой напиток);
- проводить экологический мониторинг на всей территории РФ, уделяя особое внимание районам Крайнего Севера.



IX раздел

ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ: ГОД ЮБИЛЕЕВ



К 35-ЛЕТИЮ ПОХОДА АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА “АРКТИКА” НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

Герман Дмитриевич Бурков
КАПИТАН ДАЛЬНОГО ПЛАВАНИЯ,
ЛАУРЕАТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРЕМИИ СССР,
ПОЧЕТНЫЙ ПОЛЯРНИК



ЕЩЕ НА ПОРОГЕ XX ВЕКА АДМИРАЛ С.О. МАКАРОВ В ВЫСТУПЛЕНИИ НА ЗАСЕДАНИИ РУССКОГО ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА ГОВОРИЛ: “ЕСЛИ СРАВНИТЬ РОССИЮ СО ЗДАНИЕМ, ТО НЕЛЬЗЯ НЕ ПРИЗНАТЬ, ЧТО ФАСАД ЭТОГО ЗДАНИЯ ВЫХОДИТ НА ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН. ЕСЛИ БЫ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН БЫЛ ОТКРЫТ ДЛЯ ПЛАВАНИЯ, ТО ЭТО БЫ ДАЛО ВЕСЬМА ВАЖНЫЕ ВЫГОДЫ. ТЕПЕРЬ ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАН ЗАПЕРТ, НО НЕЛЬЗЯ ЛИ ОТКРЫТЬ ЕГО ИСКУССТВЕННЫМ ПУТЕМ?” НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС АТОМНОГО ЛЕДОХОДА “АРКТИКА” НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС ДОКАЗАЛ РЕАЛЬНУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТКРЫТИЯ ТАКОГО ПУТИ. ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ И ВАЖНОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ТАКОГО РЕЙСА БАЗИРОВАЛОСЬ НА ПОСТУЛАТЕ, ЧТО В ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ МОРСКОЙ ФЛОТ СТАНЕТ ОСНОВНЫМ ВИДОМ ТРАНСПОРТА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ СЕВЕРНЫХ РЕГИОНОВ, И ЛИШЬ ПРОДЛЕНИЕ НАВИГАЦИИ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ СМОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ В РАЙОНЫ КРАЙНЕГО СЕВЕРА В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ ГОДА ПРИ ЛЮБЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ, ЧТО ЯВЛЯЕТСЯ ВАЖНЫМ И В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ.

В свое время известный австрийский писатель Стефан Цвейг назвал звездными часами человечества подвиги Фернана Магеллана, организовавшего первое в мире кругосветное плавание, Христофора Колумба, открывшего Америку, Нуньеса де Бальбоа – испанского конкистадора, открывшего путь в Тихий океан, Руже де Лиля, создавшего “Марсельезу”, Сайруса Филда, проложившего кабель телеграфной связи через океан между Америкой и Европой, трагический подвиг английского исследователя Антарктиды Роберта Фолкона Скотта и др.

Стефан Цвейг писал: “Из миллионов впустую протекших часов только один становится подлинно историческим – звездным часом человечества... Если пробьет звездный час, он определяет грядущие годы и столетия”.

Мне кажется, что если бы Стефан Цвейг жил в настоящее время, то он обязательно дополнил бы приведенный выше список именем Юрия Кучиева, капитана атомного ледокола “Арктика”, первого надводного корабля, достигшего Северного полюса в свободном плавании в августе 1977 года. В то время это было эпохальное событие.

Мысль о достижении тем или иным путем Северного полюса с давних пор витала в умах людей.

Я не в состоянии в небольшом повествовании перечислить названия всех парусников, пароходов, подводных лодок и воздушных кораблей, фамилии капитанов, командиров, начальников экспедиций, так или иначе связанных с походами и полетами к Северному полюсу, и дать полное описание этих походов и полетов. Но попытаюсь поднять из глубин истории хотя бы отдельные имена, имена героев своего времени.

В этом повествовании я не буду останавливаться на рассмотрении полуфантастических, а скорее фантастических, рассказов мореплавателей различных времен и стран о путешествиях “куда-то на север”. К таковым можно отнести рассказы грека Пифия из Миссии (нынешний Марсель) и жившего в XI веке каноника Адама Бременского, описавшего плавание знатных немцев из Бремена на север в 1040 году, путешествие “в неизвестность” норвежского короля Гарольда с целью определения протяженности Северного моря, повествования об экспедиции венецианских мореходов Николо и Антонио Зенонов и т.п.

Вернемся к надводным судам, пытавшимся достичь Северного полюса, плавания которых довольно точно отражены в сохранившихся документах.

Уже в начале XVI века пройти в Китай и Индию через Северный полюс пытаются англичане. В 1527 году два судна под командованием Р. Торна и Д. Рутта вышли из Бристолья и направились на север. К сожалению, каких-либо подробностей об их плавании не сохранилось.

Следующая документально зафиксированная и описанная попытка осуществления этой идеи на надводном судне была предпринята английским мореплавателем Генри Гудзоном, которому было поручено Московской торговой компанией совершить плавание через Северный полюс в Японию.

1 мая 1607 года он на 80-тонном барке *Nore Well* (“Добрая надежда”) с командой из 12 человек вышел из Гринвича и направился к берегам Гренландии. 13 июня на широте 73°N показались ее берега. По пути следования барка на север вдоль восточного побережья Гренландии начали

попадаться льды, которые с каждой пройденной милей становились все сплоченнее. Через пять дней на широте 80°23'N встретились непроходимые льды, плавание на север для небольшого парусного судна стало невозможным.

В 1634 году голландский капитан Виллем Виллемсон, занимавшийся китобойным промыслом, выйдя со Шпицбергена на 84-тонном судне, следуя за китами, достиг широты 83°30'N; дальнейшее продвижение на север было блокировано льдами, и Виллемсон вынужден был повернуть на юг. Это плавание убедило Виллемсона, что на судне достичь Северного полюса невозможно.

В 1764–1766 годах российские власти, поддержав идею М.В. Ломоносова, организовали морскую экспедицию с целью поисков прохода на восток через Северный полюс. В Указе от 14 мая 1764 года Екатерина II провозглашала: “...для пользы мореплавания и купечества на восток наших верных подданных за благо избрали мы учинить поиск морскому проходу Северным океаном в Камчатку и далее...”.

9 мая 1765 года из Колы вышла экспедиция на трех судах, построенных в Кольском заливе и названных по фамилиям их капитанов: “Чичагов”, “Панов” и “Бабаев”, под общим командованием капитана 1-го ранга Василия Яковлевича Чичагова.

23 июля, дойдя до широты 80°26' и встретив непроходимые льды, экспедиция вернулась в Архангельск.

Через год, 19 мая, экспедиция в том же составе вновь вышла в море. Но и на этот раз судам не удалось пройти севернее 80°30' с.ш. В своей объяснительной записке Чичагов писал: “...Хотя за непреодолимыми препятствиями не могли достигнуть до желаемого места, однако же, по довольноному и столь аккуратному осмотру, кажется, открылась невозможность, в чем не остается сомнений”.

Прошло несколько лет, и английское Королевское географическое общество снарядило специальную экспедицию с целью выяснить, как далеко можно проникнуть в центральную часть Северного Ледовитого океана, и попытаться пройти в Берингов пролив и далее в Индию. 2 июля 1773 года для выполнения этой задачи из устья Темзы вышли два корабля английского флота “Рэс Хорс” и “Каркас”. Возглавил экспедицию Джон Фиппс. Встретив по достижении широты 80°48'N, долготы 2°00'E тяжелые льды и не отыскав свободного прохода, Фиппс вернулся в Европу.

Следующая экспедиция к Северному полюсу была снаряжена Англией только в 1818 году. Ей ставилась задача: пройти от Шпицбергена через полюс к Берингову проливу. В состав экспедиции входили два парусных судна: “Доротея” под командованием Давида Бечана, являвшегося руководителем экспедиции, и “Трент” под командованием лейтенанта Джона Франклина. 8 июля суда достигли широты 80°34'N, но дальше на север пройти не смогли.

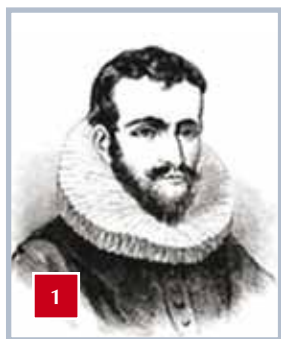
После этого почти на 50 лет попытки достижения Северного полюса на надводном корабле не предпринимались. И только в 1864 году была снаряжена шведская экспедиция на судах “Эолус” и “Магалина” под руководством Отто Торелля. Но и она закончилась неудачно.

В 1868 году на средства, собранные Августом Петерманом, к Северному полюсу на небольшой яхте “Германия” отправилась германская экспедиция под руководством Кар-

ла Кольдевея с 13 матросами. Позднее время года и интенсивное ледообразование вынудили Кольдевея прекратить дальнейшие попытки и вернуться в Берген.

В том же году из Стокгольма на судне "София" вышла шведская экспедиция во главе с Адольфом Эриком Норденшельдом. Цель экспедиции – достижение высоких широт, а если возможно, то и Северного полюса. 4 октября, находясь на широте 81°42'N, судно получило повреждения, лишившие его возможности продолжить плавание, и Норденшельд принял решение прекратить дальнейшее плавание.

В 1871 году США организовали экспедицию на Северный полюс на пароходе "Полярис" (водоизмещением 387 т) со стороны пролива Смита (Западная Гренландия). Пароход был специально дооборудован для столь ответственного плавания. На борту, кроме экипажа, находились ученые. Запас продуктов предусматривал автономное плавание в течение трех лет. Возглавлял экспедицию Чарльз Холл – опытный полярник, долгое время живший среди эскимосов. Во время рейса Чарльз Холл скончался, "Полярис" погиб, и только через два года оставшиеся в живых чле-



ны экспедиции смогли добраться до берегов Западной Гренландии, где были подобраны китобойным судном.

В 1876 году британский адмирал и полярный исследователь Джон Нэрс после возвращения из очередной неудачной экспедиции заявил: "Северный полюс недоступен".

В 1879 году на средства издателя газеты "Нью-Йорк Геральд" Джемса Гордона Беннетта была снаряжена американская экспедиция к Северному полюсу на паровой яхте "Жаннетта" под командованием лейтенанта Джорджа де Лонга. Впервые в истории походов к полюсу исходной точкой избрали Берингов пролив. Попав в дрейф, суд-

но было раздавлено льдами, членам экспедиции пришлось добираться по льдам к берегу. Экспедиция не выполнила своей основной задачи, но ее участниками был проделан ряд научных работ, открыты о-ва Де-Лонга и установлено, что Земля Врангеля не соединяется с материком. Из 32 человек, находившихся на борту судна, в живых осталось 13, остальные канули в вечность.

Особое место в ряду попыток достичь Северного полюса занимает экспедиция норвежского ученого Фритьофа Нансена, предпринятая в 1893 году на специально построенном для этой цели судне "Фрам". Изучив дрейф "Жан-



1. ГЕНРИ ГУДЗОН (1550–1611) (ОРИЕНТИРОВОЧНО). СОВЕРШИЛ 4 ПЛАВАНИЯ В АРКТИЧЕСКИЕ ВОДЫ
2. ВАСИЛИЙ ЯКОВЛЕВИЧ ЧИЧАГОВ (1726–1809). УРОЖЕНОЦ КОСТРОМСКОЙ ГУБЕРНИИ, ОКОНЧИЛ НАВИГАЦКУЮ ШКОЛУ В МОСКВЕ. СЛУЖИЛ НА БАЛТИКЕ, В АРХАНГЕЛЬСКЕ, КОМАНДОВАЛ ЭСКАДРАМИ НА БАЛТИЙСКОМ И СРЕДИЗЕМНОМ МОРЯХ. УЧАСТНИК ВОЙНЫ СО ШВЕДАМИ, НАГРАЖДЕН ОРДЕНОМ СВ. АНДРЕЯ ПЕРВОЗВАННОГО ЗА РЕВЕЛЬСКОЕ СРАЖЕНИЕ, СТАЛ ПЕРВЫМ МОРЯКОМ, УДОСТОВЕРЕННЫМ ОРДЕНА СВ. ГЕОРГИЯ 1-Й СТЕПЕНИ
3. НИЛЬС АДОЛЬФ ЭРИК НОРДЕНШЕЛЬД (1832–1901). ЗНАМЕНИТЫЙ ШВЕДСКИЙ ПУТЕШЕСТВЕННИК, БАРОН, РОДИЛСЯ В ГЕЛЬСИНГФОРСЕ, ОКОНЧИЛ ХЕЛЬСИНКСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ. НА ПАРОХОДЕ "ВЕГА" ВПЕРВЫЕ ОСУЩЕСТВИЛ СКВОЗНОЕ ПЛАВАНИЕ ИЗ АТЛАНТИКИ В ТИХИЙ ОКЕАН ВОДОМ БЕРЕГОВ СИБИРИ. ЧЛЕН СТОКГОЛЬМСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК, ЧЛЕН-КОРРЕСПОНДЕНТ ПЕТЕРБУРГСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК
4. СТЕПАН ОСИПОВИЧ МАКАРОВ (1848–1904). РУССКИЙ ФЛОТОВОДЕЦ, ПОЛЯРНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬ, ОКЕАНОГРАФ, ВИЦЕ-АДМИРАЛ. В 1896 ГОДУ, КОМАНДУЯ ЭСКАДРОЙ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА, ВМЕСТЕ С Д.И. МЕНДЕЛЕЕВЫМ ВЫДВИНУЛ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ МОЩНОГО ЛЕДОКОЛА ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ АРКТИКИ. ПОГИБ НА БРОНЕНОСЦЕ "ПЕТРОПАВЛОВСК" ВО ВРЕМЯ ОБОРОНЫ ПОРТ-АРТУРА
5. ПОДВОДНАЯ ЛОДКА "НАУТИЛУС" НА БАЗЕ
6. РАКЕТНЫЙ ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ
7. КАПИТАН АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "ЛЕНИН" БОРИС МАКАРОВИЧ СОКОЛОВ
8. АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ "ЛЕНИН"
9. ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОД "ГИЖИГА"
10. ПРОВОДКА ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОДА "ПАВЕЛ ПОНОМАРЁВ". НАЧАЛЬНИК ОБЪЕДИНЕНИЯ "КОМИГАЗПРОМ" С.И. ЮДИН, КАПИТАН АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "ЛЕНИН" Б.М. СОКОЛОВ, ГЛАВНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСПЕКТОР АСМП Г.Д. БУРКОВ. БОРТ АТОМОХОДА "ЛЕНИН", 1976 ГОД
11. ВЫГРУЗКА ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОХОДА "ПАВЕЛ ПОНОМАРЁВ"
12. ПРЕЗИДЕНТ АН СССР А.П. АЛЕКСАНДРОВ (СПРАВА) И КАПИТАН АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "ЛЕНИН" Б.М. СОКОЛОВ НА ЛЕДОКОЛЕ
13. КИРИЛЛ НИКОЛАЕВИЧ ЧУБАКОВ. НАЧАЛЬНИК АДМИНИСТРАЦИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ С 1971 ПО 1986 ГОД
14. ТИМОФЕЙ БОРИСОВИЧ ГУЖЕНКО. МИНИСТР МОРСКОГО ФЛОТА СССР С 1971 ПО 1986 ГОД
15. ЛЕДОКОЛ "АРКТИКА" НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ. НА ФОТО ПОДПИСИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ РЕЙСА Т.Б. ГУЖЕНКО, Ю.С. КУЧИЕВА, К.Н. ЧУБАКОВА
16. КАПИТАН АТОМОХОДА "АРКТИКА" Ю.С. КУЧИЕВ НА КАПИТАНСКОМ МОСТИКЕ. РАЙОН СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА. 17 АВГУСТА 1977 ГОДА
17. ПЕРЕД ВЫЛЕТОМ НА ОЧЕРЕДНУЮ ЛЕДОВУЮ РАЗВЕДКУ. ГИДРОЛОГ В. ЛОСЕВ (СЛЕВА) И КОМАНДИР ВЕРТОЛЕТА В. ПЕТРОВ
18. В ШТУРМАНСКОЙ РУБКЕ. "НАКОНЕЦ, ПРИШЛИ!", "АРКТИКА" ДОСТИГЛА ТОЧКИ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛЮСА
19. НА ХОДОВОМ МОСТИКЕ АТОМОХОДА "АРКТИКА". СЛЕВА НАПРАВО: ИНЖЕНЕР-КОНСТРУКТОР ВИКТОР ЯКОВЛЕВИЧ ДЕМЬЯНЧЕНКО, НАЧАЛЬНИК АСМП КИРИЛЛ НИКОЛАЕВИЧ ЧУБАКОВ, МИНИСТР МОРСКОГО ФЛОТА СССР ТИМОФЕЙ БОРИСОВИЧ ГУЖЕНКО, КАПИТАН АТОМОХОДА ЮРИЙ СЕРГЕЕВИЧ КУЧИЕВ, СТАРШИЙ ПОМОЩНИК КАПИТАНА АНАТОЛИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ЛАМЕХОВ, КАПИТАН-ДУБЛЕР ВАСИЛИЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ГОЛОХВАСТОВ

нетты”, Нансен предполагал, достигнув возможно более высоких широт, вморозить судно в лед и вместе со льдом дрейфовать к полюсу. 24 июня 1893 года “Фрам” вышел из Христиании. В марте 1895 года Нансен, убедившись в том, что “Фрам” в дрейфе не достигнет Северного полюса, решил отправиться на полюс пешком. Но в апреле, поняв бесперспективность этой попытки, повернул к Земле Франца-Иосифа. Через год он и его спутник были подобраны членами американской экспедиции Джонсона.

Экспедиция на “Фраме” имела большое научное значение: была установлена основная закономерность дрейфа льда, исследованы климатические условия высокоширотных районов Ледовитого океана, произведены измерения глубин.

В 1899–1901 годах адмирал С.О. Макаров сделал попытку пройти “напролом” к Северному полюсу на ледоколе “Ермак”. Однако севернее широты 81°28'N ледокол пройти не смог. Мощность двигателя “Ермака” – 10 тыс. л.с. – оказалась недостаточной для преодоления паковых льдов.

В 1912 году Г.Я. Седов организовал полярную экспедицию на парусно-паровой шхуне “Святой великомученик Фока” с целью достижения Северного полюса. 14 августа шхуна вышла из Архангельска. Встретив тяжелые льды у северного острова архипелага Новая Земля, судно зазимовало. В следующем году экспедиция достигла Земли Франца-Иосифа и остановилась на зимовку в бухте Тихая. 2 февраля 1914 года Седов и матросы Линин и Пустошный на трех собачьих упряжках отправились к полюсу. По дороге Георгий Яковлевич умер. Матросы похоронили Седова на мысе Аук о-ва Рудольфа. Летом экспедиция, не выполнив поставленной задачи, вернулась на материк.

В 1918–1925 годах норвежский полярный исследователь Руал Амундсен пытался достичь Северного полюса, повторив дрейф Ф. Нансена на “Фраме”. 18 июня 1918 года на специально построенном для этой цели судне “Мод” он покинул Осло и направился в Арктику. Старшим штурманом на судне был Оскар Вистинг, научной частью руководил Харальд Сведруп. 23 июня 1920 года судно “Мод”, так и не сумев вморзнуть в лед и начать дрейф, прибыло на Аляску.

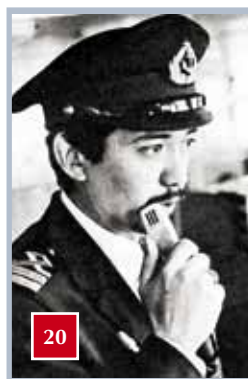
Как мы видим, все попытки достижения Северного полюса в надводном плавании заканчивались на широте 80°83' с.ш. после встречи с тяжелыми льдами.

В 1948 году американские ледоколы “Ист Винд” и “Эдисто”, работая в канадском секторе Арктики, смогли форсировать льды, дойти до широты 85°N. На тот момент это была наивысшая широта, которой когда-либо смогли достичь надводные суда в свободном плавании.

Список судов, дошедших в свободном плавании до предельно высоких широт, можно дополнить. К таковым можно отнести плавание ледокольного парохода “Федор Литке” в 1955 году (капитан Поташников), достигшего во время высокоширотной океанографической экспедиции в районе Земли Франца-Иосифа широты 83°21'N, да и плавание многих других судов и ледоколов. Но все они не ставили перед собой задачу форсировать льды и достичь Северного полюса.

29 августа 1939 года ледокольный пароход “Г. Седов”, пребывая в дрейфе в ледовом плену, достиг широты 86°41'N, долготы 47°55'W. Так близко от полюса еще не было ни одно судно.

Еще продолжались отчаянные попытки достичь Северного полюса, форсируя льды Арктики, но уже находились смельчаки, пытавшиеся сделать это на подводных судах. Первым в этой череде отважных необходимо назвать австралийца Губерта Уилкинсона. Ему удалось для похода на полюс и проведения исследовательских работ в Арктике получить в аренду на пять лет с арендной платой 1 доллар в год списанную американскую военную подлодку типа “О-12”, переименованную впоследствии в “Наутилус”. Однако 28 августа на широте 81°59'N обнаружилась потеря рулей глубины, и лодка вынуждена была вернуться в Берген.



В 1957 году началась новая эра штурма Северного полюса на подводных лодках, но теперь уже на атомных. Первой была американская подлодка с встречавшимся ранее названием "Наутилус" под командованием капитана 3-го ранга Вильяма Р. Андерсона. После нескольких попыток "Наутилус" 3 августа в 11:15 на глубине 120 м прошел точку Северного полюса. Всплытие лодки не планировалось.

Командир АПЛ "Наутилус" Вильям Р. Андерсон был награжден за этот поход орденом "За заслуги", президент США объявил всем офицерам и матросам лодки благодарность, в которой говорилось: "За выдающееся достижение

му полюсу. В период плавания АПЛ находила подходящие полыньи и несколько раз всплывала, на лед высаживался экипаж лодки. Во время одного из всплытий вблизи Северного полюса на льду был установлен флагшток и поднят флаг СССР.

За выполненное ответственное задание Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1962 года члены экипажа были награждены правительственными наградами, а командиру лодки и еще трем офицерам было присвоено звание Героя Советского Союза.

В настоящее время плавание атомных подводных лодок, как российских, так и американских, в арктическом бас-



- 20. ТРЕТИЙ ШТУРМАН АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА "АРКТИКА" П. НЮ: "НАШ ЛЕДОКОЛ ВЫШЕЛ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС!"
- 21. ВЫНОС ГОСУДАРСТВЕННОГО ФЛАГА
- 22. МИТИНГ, ПОСВЯЩЕННЫЙ ДОСТИЖЕНИЮ АТОМНЫМ ЛЕДОКОЛОМ "АРКТИКА" СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА. НА ТРИБУНЕ (СПЕВА НАПРАВО): КАПИТАН АТОМОХОДА Ю.С. КУЧИЕВ, НАЧАЛЬНИК АДМИНИСТРАЦИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ К.Н. ЧУБАКОВ, МИНИСТР МОРСКОГО ФЛОТА СССР Т.Б. ГУЖЕНКО
- 23. УСТАНОВЛЕННАЯ У ФЛАГШТОКА КАПСУЛА С ПРОЕКТОМ КОНСТИТУЦИИ СССР, ТЕКСТОМ ГИМНА СОВЕТСКОГО СОЮЗА И НОМЕРАМИ ЦЕНТРАЛЬНЫХ ГАЗЕТ
- 24. ПАМЯТНАЯ МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ ПЛИТА, ОПУЩЕННАЯ НА ДНО СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

- 25. НАД СЕВЕРНЫМ ПОЛЮСОМ ПОДНИМАЕТСЯ ФЛАГ СТРАНЫ СОВЕТОВ
- 26. КРУГОСВЕТНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ (СНИМОК С БОРТА ЛЕДОКОЛА)
- 27. В КАЮТ-КОМПАНИИ АТОМОХОДА "АРКТИКА". ПРИКАЗ О НАГРАЖДЕНИИ ВСЕХ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА И ЭКСПЕДИЦИИ ЗАЧИТЫВАЕТ НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ КАДРОВ ММФ СССР Э.С. ВЕРЕСОЦКИЙ
- 28. МУРМАНСК. 23 АВГУСТА 1977 ГОДА. МИТИНГ В ЧЕсть ПОКОРИТЕЛЕЙ ПОЛЮСА. ВЫСТУПАЕТ МИНИСТР МОРСКОГО ФЛОТА СССР Т.Б. ГУЖЕНКО
- 29. ЦВЕТАМИ ВСТРЕТИЛИ МУРМАНЧАНЕ ПОКОРИТЕЛЕЙ ПОЛЮСА
- 30. НА МИТИНГ СОБРАЛСЯ ВСЬ МУРМАНСК
- 31. НОМЕРНОЙ ПОЧТОВЫЙ БЛОК, ВЫПУЩЕННЫЙ МИНИСТЕРСТВОМ СВЯЗИ СССР В ОЗНАМЕНОВАНИЕ РЕЙСА АТОМОХОДА "АРКТИКА" НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС

в совершении первого в мире плавания через Северный полюс под полярным льдом. "Наутилус" вписал новую страницу в историю своих подвигов. Этот поход открывает большие возможности нового северо-западного торгового пути, соединяющего крупнейшие страны мира".

Летом 1962 года советская атомная подводная лодка "Ленинский комсомол" (командир – капитан 2-го ранга Лев Михайлович Жильцов) совершила плавание к Северно-

сейне является обычным делом. Однако любой поход в Арктику и сегодня продолжает оставаться опасным, требующим слаженной работы всего экипажа.

Говоря о попытках достижения Северного полюса надводными и подводными судами, невольно вспоминаешь авиаторов, пытавшихся достигнуть Северного полюса по воздуху.

К концу XIX столетия все чаще и чаще стали высказываться мнения о единственной возможности достижения

Северного полюса – только по воздуху. Так, американский авиатор Чейн еще в 1876 году усиленно пропагандировал реальность полета на полюс на воздушном шаре.

И только в 1897 году шведскому инженеру Соломону Андрэ удалось наконец на воздушном шаре “Орел” осуществить идею своих предшественников. В записке, доставленной голубем, сообщалось, что 13 июля в 14:30 “Орел” достиг широты 82°02'N, долготы 15°05'E. Больше никаких сведений от Андрэ не поступало. Тщательные поиски исчезнувшей экспедиции ни к чему не привели.

В 1907 году американский журналист Вальтер Уэлман, безуспешно пытавшийся достичь полюса в 1894 и 1898 годах на санях, решил сделать это на дирижабле. Однако его полеты на дирижабле “Америка” были неудачными.

21 мая 1925 года Руал Амундсен (Норвегия) и Линкольн Элсуорт (США) на самолетах “Дорнье-Валь” №24, 25 вылетели из Кингсбея (Шпицберген) к полюсу. Самолеты совершили вынужденную посадку на 87°43'N, 10°20'W, и лишь на 24-й день экипажам удалось взлететь на одном из самолетов и через 8,5 часа вернуться на Шпицберген.

9 мая 1926 года Ричард Берд (США) на самолете “Фоккер”, носившем имя “Жозефина Форд”, вылетел со Шпицбергена по направлению к полюсу; в 09:00 утра самолет пролетел над полюсом и благополучно вернулся на Шпицберген.

11 мая 1926 года экспедиция Амундсена – Элсуорта – Нобиле на дирижабле “Норге” вылетела со Шпицбергена, через 16 часов 35 минут достигла полюса и 14 мая, после 70-часового перелета, приземлилась на Аляске, в пос. Теллер неподалеку от г. Ном.

23 мая 1928 года экспедиция Умберто Нобиле на дирижабле “Италия” вылетела со Шпицбергена и 24 мая достигла полюса. На обратном пути дирижабль потерпел катастрофу, часть экипажа погибла. В спасательной операции принимал участие ледокол “Красин” (капитан Карл Эгги, начальник спасательной экспедиции Рудольф Самойлович, пилот бортового самолета Борис Чухновский).

5 мая 1937 года П.Г. Головин на двухмоторном самолете Н-166 вылетел с острова Рудольфа, произвел разведку погодных условий и состояния льда по маршруту полета самолетов экспедиции СП-1 и через 5 часов 13 минут прошел над Северным полюсом. Пробы в воздухе 11 часов, Головин приземлился на о-ве Рудольфа.

21 мая 1937 года М.В. Водопьянов, взлетев с аэродрома на о-ве Рудольфа на самолете Н-170 с грузами для СП-1, в 11:35 совершил посадку в районе Северного полюса. Началась высадка первой дрейфующей станции. В полете на полюс для высадки экспедиции приняли участие и самолеты, пилотируемые летчиками В.С. Молоковым, А.Д. Алексеевым, И.П. Мазуруком.

18–20 июня 1937 года В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков выполнили беспосадочный перелет на одномоторном самолете АНТ-25 по маршруту Москва – Северный полюс – Портленд (США). Полет продолжался 63 часа 25 минут, было пройдено свыше 10 тыс. км.

12–14 июля 1937 года М.М. Громов, А.Б. Юмашев и С.А. Данилин перелетели на самолете АНТ-25 по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Диего (Северная Амери-

ка), установив рекорды продолжительности и дальности полета – 62 часа 17 минут и 11,5 тыс. км соответственно.

Летом 1946 года США организовали два больших перелета на самолетах Б-29. Первый из них совершил беспосадочный перелет по маршруту Фербенкс – Северный полюс – Фербенкс, второй – Гонолулу – Сиэтл (Аляска) – северная оконечность Гренландии – Лондон – Каир.

К 1956 году полеты советских и американских самолетов в район Северного полюса стали обычным явлением. В настоящее время уже более 15 лет в районе Северного полюса работает аэродром Барнео, принимающий самолеты с туристами из разных стран.

Шло время, и на смену парусному флоту пришли суда с паровыми машинами, потом – с дизельными, а позднее появились и дизель-электроходы. Моря и океаны еще бороздили пароходы и электроходы, а человечество уже задумывалось об использовании атомной энергии.

В 1959 году на первом в мире атомном ледоколе “Ленин” был поднят флаг Страны Советов. За 3 месяца и 10 дней первой арктической навигации 1960 года атомоход прошел 10 008 миль, из которых 7327 миль – в тяжелых ледовых условиях, и провел 92 транспортных судна. С его появлением на трассе моряки, работающие в Арктике, вздохнули свободнее: это был не старый “Ермак” с машинной 10 тыс. л.с. и даже не новые, построенные в Финляндии ледоколы, мощность силовой установки которых составляла 26 тыс. л.с. Судоводители транспортных судов знали – “Ленин” всегда сможет помочь и выручить из ледового плена.

Учитывая успешный опыт первого года эксплуатации, перед ледоколом стали ставиться новые, не совсем обычные для ледоколов задачи: высадка зимовщиков полярной станции СП-10 на заранее выбранную льдину в Центральном Арктическом бассейне, установка по кромке паковых льдов дрейфующих автоматических гидрометеорологических станций (ДАРМС), проводка транспортного судна – дизель-электрохода “Гижига” – с грузами для Норильского комбината через льды Карского моря в условиях полярной ночи, проводка в зимних условиях первого транспортного судна с грузами для пионерской базы газодобытчиков на Ямале и обеспечение выгрузки через припай. С каждым годом перед атомоходом ставились все более сложные задачи.

Успешно работая в Арктике, моряки атомохода уже в 1960-е годы начали поговаривать: не проверить ли идею адмирала Макарова о достижении Северного полюса “напролом”, через льды Северного Ледовитого океана. Еще в 1963 году капитан атомного ледокола “Ленин” Борис Макарович Соколов в беседе с чешским журналистом Станиславом Бартлем говорил: “...но когда-нибудь, если выдастся сезон полегче и мы не будем так нужны здесь... Понимаете, этот корабль – первый, способный пробиться сквозь льды к Северному полюсу, через весь ледовый океан. Мы возьмем с собой ученых в место, где не плавало еще ни одно судно...” Он мечтал о таком походе, но время еще не подошло.

Потребовалось почти 15 лет, и только с выходом на трассу нового, более мощного собрата мечта капитана Соколова начала претворяться в жизнь. Выполнение уникального рейса по достижению полюса было поручено новому атомному богатырю.

В 1975 году был поднят государственный флаг на атомном ледоколе “Арктика”, и он приступил к работе. Полностью отработав в 1975 году всю арктическую навигацию, ледокол показал прекрасную ледопроездимость и мобильность. У специалистов, работающих в Арктике, появилась уверенность, что на трассе Северного морского пути можно и нужно приступать к решению задачи расширения сроков арктической навигации для осуществления круглогодичного транзитного плавания. Одной из основных проблем, связанных с решением этой задачи, являлось уточнение максимальной ледопроездимости атомного ледокола в многолетних паковых льдах.

После окончания арктической навигации 1975 года и обсуждения полученных результатов о ледопроездимости ледокола “Арктика” в кругах арктических мореплавателей вновь начал усиленно муссироваться вопрос о возможности похода ледокола в район Северного полюса. Разговоры на эту тему можно было услышать в кают-компаниях ледоколов и транспортных судов, в квартирах моряков, пришедших из Арктики, в коридорах пароходства при встрече арктических капитанов и даже в ресторане “Арктика” во время дружеских застолий. По всей вероятности, зачинщиком всех этих разговоров был капитан атомного ледокола “Арктика” Юрий Сергеевич Кучиев. Он, испытав атомоход в различных ледовых условиях традиционной трассы Северного морского пути (СМП) в навигацию 1975 года, высказал мнение о реальной возможности достижения Северного полюса на ледоколе.

В начале 1976 года, после окончания продленной навигации на Дудинку, главный инженер Администрации Северного морского пути (АСМП) Юрий Александрович Аршеневский предложил рассмотреть вопрос о возможности организации рейса атомохода “Арктика” к Северному полюсу на техническом совете АСМП.

На состоявшемся вскоре заседании техсовета идея похода атомохода в район полюса была одобрена всеми присутствующими.

Результаты обсуждения начальник АСМП Кирилл Николаевич Чубаков доложил Министру морского флота СССР Т.Б. Гуженко. Тимофей Борисович, внимательно выслушав доклад, с улыбкой заявил: “...ну, что же, проводите необходимую подготовку для организации высокоширотного рейса атомного ледокола “Арктика” в район Северного полюса. А потом обсудим и посмотрим...”

Этот разговор дал толчок к началу работ по подготовке рейса ледокола “Арктика” в район Северного полюса.

Первоначально необходимо было получить официальное согласованное мнение о реальной возможности выполнения такого рейса всех основных организаций страны, непосредственно принимавших участие в обеспечении судоходства в Арктике. С этой целью Администрация Северного морского пути 26 февраля 1976 года на базе Гидрографического предприятия Минморфлота в Ленинграде подготовила и провела совещание, основной целью которого являлась выработка единого мнения о возможности плавания атомохода к Северному полюсу. Участниками совещания были представители Мурманского морского пароходства, Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ), Центрального научно-исследовательского института морского флота (ЦНИМФ).

Вести совещание поручили мне. Все принимавшие участие в совещании прекрасно знали тему обсуждения, так как и в институтах и в пароходстве специалисты уже рассматривали возможность похода на полюс на надводном корабле. Некоторые предложения в период обсуждения вызвали споры, но результатом совещания стал единодушно поддержанный и подписанный всеми его участниками документ, имевший несколько длинное название: “Предварительная проработка вопроса о возможности плавания мощного ледокола в район Северного полюса”. Содержащееся в нем общее мнение о возможности успешного плавания атомохода “Арктика” в район Северного полюса дало старт подготовке высокоширотного рейса.

С этого момента события развивались стремительно. В апреле, мае, июне шло согласование с министерствами и ведомствами программ и отдельных документов, связанных с подготовкой и выполнением рейса. К середине июня все подготовительные работы были в основном закончены.

15 июля 1976 года Кирилл Николаевич короткой справкой доложил Министру морского флота о состоянии дел по подготовке рейса. Для продолжения работ требовалось получить официальное разрешение инстанций на плавание атомохода в район Северного полюса.

Практически для выполнения высокоширотного рейса атомного ледокола “Арктика” все было готово, но после доклада и обсуждения подготовленных документов “добро” от “инстанций” на выполнение экспериментального рейса к Северному полюсу в 1976 году по политическим причинам не было получено – у руководства страны были опасения, что из-за похода атомохода к полюсу могли возникнуть определенные сложности у делегации СССР на предстоящей Международной конференции по морскому праву в Женеве.

Разговоры о планируемом походе к Северному полюсу надводного корабля в навигацию 1976 года на официальном уровне были на какое-то время прекращены.

Однако в АСМП продолжали заниматься проработкой различных вопросов, связанных с выполнением полюсного рейса. Все прекрасно понимали, что если не удалось совершить плавание в район Северного полюса в 1976 году, то такой рейс обязательно будет выполнен, если не в следующем году, то через год. И ничто не сможет помешать осуществлению давней мечты человечества – достижению Северного полюса на надводном судне.

Для всех работников Администрации Северного морского пути подготовка высокоширотного рейса атомного ледокола “Арктика” стала не плановой работой, а внутренней потребностью. Тем более что в те времена в АСМП работали люди, влюбленные в Арктику и проработавшие там не по одному десятилетию, обладающие огромными знаниями этого региона. Все работали в едином ритме.

В начале II квартала 1977 года в прессе промелькнули сообщения о подготовке американских ледоколов к походу на Северный полюс. Кроме того, в сборнике “Материалы гляциологических исследований. Хроника. Обсуждения”, вып. 28 – 1976, появилось следующее сообщение: “Национальная академия наук США планирует в сентябре – октябре 1977 года или, возможно, на год позже, ввести свой ледокол “Бертон-Айленд” в пункт с координатами 78°30'N,

137°Е, откуда он пассивно последует на запад, в Гренландское море, примерно повторив исторические дрейфы “Фрама” и “Георгия Седова”.

Об этом сообщении доложили Министру морского флота СССР Т.Б. Гуженко. В разговоре было также подчеркнуто, что планируемая точка ввода американского ледокола находится как раз в районе к северу от Новосибирских о-вов, рекомендуемом специалистами ААНИИ как район входа атомохода во льды в период его высокоширотного плавания к Северному полюсу. Ввод нашего ледокола именно в этом районе для активного плавания в высоких широтах на месяц или год раньше американцев, планирующих пассивное (в дрейфе) повторение пути “Фрама” или “Георгия Седова”, должен способствовать повышению престижа нашей страны. Выслушав все соображения, Тимофей Борисович дал устное указание начальнику АСМП К.Н. Чубакову без какой-либо рекламы и шумихи повторно приступить к подготовке экспериментального рейса в район Северного полюса.

Подготовка выхода атомного ледокола “Арктика” на трассу Северного морского пути шла полным ходом, но пока никто не мог определенно сказать, будет ли выполняться высокоширотный рейс и когда. К тому времени были согласованы программы различных научных наблюдений, планы мероприятий на случай возможных аварийных ситуаций. В готовности находились самолеты и вертолеты, которые должны были быть задействованы в случае выполнения полюсного рейса. Но все еще не было окончательного решения “инстанций”.

О принципиальной готовности похода атомного ледокола “Арктика” к Северному полюсу Т.Б. Гуженко доложил в отделе транспорта и связи ЦК КПСС, после чего состоялась обстоятельная беседа с А.П. Кириленко, проводившим заседания Политбюро во время отпуска Л.И. Брежнева.

Обоснование необходимости и важности выполнения такого рейса базировалось на постулате, что в последующие десятилетия морской флот станет основным видом транспорта, обеспечивающим развитие экономики северных регионов, и лишь продление навигации по Северному морскому пути с использованием атомных ледоколов сможет обеспечить доставку грузов в районы Крайнего Севера в любое время года при любых погодных условиях, что является важным и в настоящее время. Записка была рассмотрена на заседании Политбюро ЦК КПСС, и предложение Минморфлота было принято. Таким образом, главный шлагбаум, стоявший в те времена на пути любого мало-мальски неординарного начинания, был открыт – “добро” ЦК было получено.

С этого момента рейс к вершине планеты по предложению Т.Б. Гуженко получил свою окончательную смысловую наполненность, выразившуюся в названии планируемого мероприятия: “научно-практический экспериментальный рейс”.

Двери в кабинетах АСМП в этот период практически не закрывались. Один за другим появлялись представители различных организаций – для согласования планов научных работ, которые каждый считал необходимым провести во время рейса. Все эти планы подразумевали присутствие на борту ледокола людей, их выполняющих. Но необходимо было все время помнить, что количество кают на ледоколе ограничено и, естественно, разместить всех желающих там невозможно. Из-за каждого человека шли жаркие споры.

Иногда возникали самые неожиданные вопросы: как проводить торжественные мероприятия на полюсе, каков должен быть ритуал подъема государственного флага Страны Советов? Все рассматривалось и решалось на ходу.

Серьезные проблемы вызывала не только проработка технических вопросов, но и согласование списка участников рейса. В список были включены 162 члена команды, 5 специалистов-водолазов, 4 пилота бортовых вертолетов и 36 членов экспедиции.

К сожалению, в суматохе подготовительного периода никто не подумал, что необходимо, пожертвовав любым членом экспедиции или корреспондентом, обязательно включить в список приглашенных хотя бы одного профессионального фотографа. В результате этого досадного промаха такое эпохальное событие, как первый в истории поход надводного корабля на Северный полюс, проиллюстрировано только любительскими фотографиями, сделанными журналистами, членами экипажа и экспедиции. Профессиональных фотографий нет.

С целью контроля за подготовкой предстоящего рейса в Министерстве морского флота СССР был создан оперативный штаб. Заседания штаба проходили в кабинете Т.Б. Гуженко под его председательством. В состав штаба входили:

- от Администрации Севморпути – К.Н. Чубаков, Г.Д. Бурков, М.И. Шевелёв;
- от Министерства гражданской авиации – Н.М. Жуков, А.П. Раздорский, В.П. Березин;
- от Главного управления Гидрометслужбы – В.М. Попов, Б.П. Химич, Ю.Н. Синюрин;
- от ВМФ – Л.А. Карамышев.

Первое заседание оперативного штаба было проведено в 11:00 1 августа 1977 года. Заседания штаба проходили через день. На заседаниях заслушивались доклады о готовности ледокола, авиации, научных подразделений и других ведомств, принимались оперативные решения, направленные на безусловное выполнение теперь уже правительственного задания.

Последнее заседание штаба проходило в 15:00 8 августа. Заслушав доклады о готовности атомохода к выполнению рейса, состоянии ледовой обстановки по пути следования ледокола, наличии самолетов ледовой разведки на трассе СМП и их готовности к полетам по освещению ледовой обстановки вплоть до полюса, а также мнения членов штаба, Тимофей Борисович назначил отход атомного ледокола “Арктика” на 18:00 9 августа 1977 года.

Еще за несколько дней до назначения даты начала рейса в Мурманск начали приезжать и прилетать члены экспедиции с необходимой для проведения запланированных во время рейса исследований аппаратурой.

Вечером 8 августа ледокол перешел на городской рейд порта Мурманск. Между берегом и атомоходом начал постоянно курсировать катер “Бриз”, доставлявший от причала морского вокзала на борт судна прибывающих в последние минуты моряков, членов экспедиции, провожающих.

Наступило утро 9 августа. Заканчивалась предтодняя суета. Над заливом появился вертолет Ми-2 (бортовой номер 23949), через несколько минут произведший посадку на вертолетную площадку атомохода. В течение рейса им

будут посменно управлять пилоты Евгений Николаевич Миронов и Виталий Евгеньевич Петров, а на его борту будет находиться судовой гидролог Валерий Михайлович Лосев.

Ко второй половине дня 9 августа все было готово к отходу. Ожидалось прибытие на борт атомохода Министра морского флота СССР Тимофея Борисовича Гуженко и сопровождавших его лиц.

Из вахтенного журнала атомного ледокола "Арктика":

16:00. Вахту принял. Старший вахты – ст. пом. Ламехов. Стоим на пр/якоре, 4 смычки якорь-цепи в воде. Готовность машин – 15 минут. 16:50. К трапу л/б подошел т/х "Комета-30". Прибыли тт. Чубаков, Вдовин, киногруппа, идущая в рейс, представители Мурманского телевидения. 17:16. Теплоход "Комета" отошел от борта. 18:28. На т/х "Комета-30" на борт ледокола прибыли: Министр морского флота Союза ССР т. Гуженко Т.Б., начальник ММП т. Игнатюк В.А., зам. начальника ММП т. Данилов Л.Г., сопровождающие их лица. Поднят флаг Министра морского флота. 18:32. Т/х "Комета-30" отошел от борта. 18:50. На т/х "Комета-30" на борт ледокола прибыл секретарь парткома ММП т. Лукоянов, председатель облисполкома т. Борисов, секретарь областного комитета партии т. Романенко. 19:40. На борт ледокола прибыл лоцман т. Батищев. 20:00. На т/х "Комета-30" убыли с борта ледокола тт. Игнатюк, Вдовин, Лукоянов, Романенко, Борисов, сопровождающие их лица, представители Мурманского телевидения. Управление машиной передано на мостик.

В проходах не было никакой торжественности, напутственных речей и грома оркестра. "Арктика" уходила в Арктику на обычную работу. В момент отхода далеко не все члены экипажа знали, что рейс предстоит неординарный, хотя понимали, что если на борт прибыл министр и вышел в рейс, то что-то должно произойти.

В 20:00 прозвучала команда Ю.С. Кучиева: "Боцмана на бак! С якоря сниматься". Ответственный рейс начался. На борту атомохода, кроме экипажа, 36 прикомандированных – это проектировщики ледокола, сотрудники различных научно-исследовательских институтов, специалисты-гидрографы, журналисты, съемочная группа кинодокументалистов.

На борту ледокола находились 2 вертолета Ми-2, бульдозер, трактор, запасные части для транспортных средств, взрывчатка, оборудование для строительства и обслуживания ледового аэродрома, дополнительное шкиперское и спасательное имущество согласно специальному табелю, запас продовольствия на 7 месяцев и многое другое.

11 августа на траверзе о-ва Белуха на атомоходе был приспущен кормовой флаг и даны три продолжительных гудка в память о героях с ледокольного парохода "Александр Сибиряков", павших в августе 1942 года в неравном бою с тяжелым немецким крейсером "Адмирал Шеер".

Через трое суток после выхода из Мурманска, вечером 12 августа, на подходе к проливу Вилькицкого произошла встреча атомного ледокола "Арктика" с атомным ледоколом "Ленин". Ледоколы ошвартовались друг к другу. Подали трап. Встретились два прославленных арктических капитана – Юрий Сергеевич Кучиев и Борис Макарович Соколов. После непродолжительной стоянки, передачи на атомный ледокол "Ленин" почты и свежих продуктов суда разошлись. К сожалению, стоянка была короткой, а так хо-

телось бы капитанам двух атомных богатырей поговорить, обменяться мнениями, вспомнить былое. Но всем предстояла ответственная работа, и задерживаться было нельзя. Каждый ледокол последовал по своему назначению.

14 августа в море Лаптевых в начале суток атомоход вошел в 8-балльные льды. В 04:38 началась работа у вертолетчиков. В этот день вертолету пришлось провести в воздухе 7 часов 9 минут, а на следующий день – уже 9 часов 35 минут.

Вся тактика дальнейшего перехода ледокола базировалась на максимальном использовании вертолетной и самолетной ледовой разведки при возможном сохранении прямолинейного генерального курса. Велось пятиминутное счисление.

В 05:00 ледокол подошел к точке 80°06'N, 130°25'E, рекомендованной Штабом морских операций западного района Арктики как начало плавания на высокоширотном отрезке. С выходом в эту точку обозначилась четкая южная кромка тяжелого ледового массива. До полюса по прямой оставалось всего 544 мили, но каких! Начался самый ответственный участок плавания.

При входе в 10-балльный однолетний толстый лед с включением двухлетнего силового атомохода была переведена на максимальную мощность.

В приполюсном районе севернее 85-й параллели при прохождении торосистых участков атомоходу пришлось работать ударами. Первое заклинивание ледокола произошло при прохождении мощного поля пакового льда. Атомоход потерял инерционность и остановился, несмотря на то что энергетическая установка судна работала на полную мощность. Реверсы машинами результата не давали. Только использование дифференциальной системы позволило атомоходу вырваться из цепких объятий льда, однако на это ушло продолжительное время.

Судоводители атомохода осваивали новые для себя методы прокладки курса на картах поперечной меркаторской проекции, выглядевших довольно необычно.

Никаких навигационных пособий для плавания в высоких широтах не было. Члены экспедиции – представители гидрографического предприятия Н.Ф. Третьяков и В.Г. Ярошенко – вели постоянные наблюдения за глубинами по пути следования атомохода, уточняя работу курсоуказателей и радионавигационных систем для определения местонахождения судна в высоких широтах.

16 августа в 14:12 МСК пересекли 89-ю параллель. Учитывая величину ледяных полей (до 10 кв. км), приходилось форсировать поджатые перемычки, в районах торосенной работы только ударами. Ледокол все время шел в ожидании серьезных заклиниваний. Такие заклинивания имели место как на этом, наиболее сложном участке пути к полюсу, так и на обратном переходе до широты 88°N. Ледовая обстановка с каждым часом усложнялась, и каждая пройденная миля давалась с большим трудом.

Несмотря на слаженную и непрерывную работу самолетов ледовой разведки и бортового вертолета по выбору более легкого пути, последние мили к полюсу давались тяжело, на отдельных участках скорость продвижения атомохода не превышала 1 мили в час.

16 августа, 23:00. До полюса оставалось 10 миль. На мостике, в нарушение всех законов мореплавания, собралось много народу. Здесь и журналисты, и кинооператор-

ры, и ученые. Все напряженно ждали момента выхода судна в точку полюса. В другой ситуации Юрий Сергеевич не потерпел бы такого безобразия, но в обстановке напряженного ожидания достижения поставленной цели он не обращал на это скопление людей никакого внимания.

17 августа, 03:30. "Арктика" в 20 кабельтовых от Северного полюса. Используя кратковременное улучшение видимости, бортовой вертолет в 03:47 вылетел на разведку ледовых полей, чтобы определить наиболее удобный заход ледокола в ледовое поле над точкой Северного полюса. С его борта поступает сообщение: "В поле зрения ледовая обстановка очень тяжелая. Идет сильное обледенение машины". На ледоколе никто не спит, боясь пропустить торжественный момент. Прошло еще 13 минут, и голосом 3-го помощника капитана Павла Ивановича Нью заговорила судовая трансляция: "Наш ледокол в 4 часа 00 минут по московскому времени вышел на Северный географический полюс". И сразу же голос капитана: "С приходом. Поздравляю, моряки!"

Наконец-то вековая мечта мореплавателей осуществилась, и надводное судно в свободном плавании достигло Северного полюса.

В 9:00 боцманом Н.И. Азаровым на полюсе был установлен 10-метровый флагшток и импровизированная трибуна. Прозвучала команда Юрия Сергеевича Кучиева: "Государственный флаг Советского Союза на полюс вынести". Флаг несли: Александр Георгиевич Гамбургер – инженер-электронavigator, участник 40 арктических навигаций, Юрий Александрович Кузнецов – старший инженер-оператор атомохода, Илья Павлович Романов – работник ААНИИ, ветеран полярных исследований, Лилия Владимировна Минина – дневальная атомохода "Арктика", самая юная участница экспедиции.

За флагом Родины идут Министр морского флота СССР Т.Б. Гуженко, начальник Администрации Северного морского пути К.Н. Чубаков, капитан атомохода Ю.С. Кучиев, держащий в руке древко флага, который намеревался водрузить на полюсе Георгий Седов, с надписью на флагштоке: "SEDOV POL. EXPED. 1914", первый помощник капитана В.Г. Лазарев, члены экипажа и экспедиции.

Прозвучала команда: "Флаг поднять", и в ту же минуту арктическое безмолвие разорвал гром салюта: прозвучал 21 залп из карабинов и ракетниц в честь большой победы: корабль, спроектированный и построенный в нашей стране, с отечественным экипажем, впервые за историю арктического мореплавания достиг в надводном плавании Северного полюса, попутно проведя ряд научных исследований.

Отзвучал салют. Митинг, на котором присутствовали все участники похода, кроме занятых на вахте, был недолгим. На трибуне – капитан атомохода Ю.С. Кучиев, Министр морского флота СССР Т.Б. Гуженко, начальник Администрации Северного морского пути К.Н. Чубаков, помполит атомохода В.Г. Лазарев. Минутой молчания почтили присутствующие память героев, отдавших жизнь в попытках покорения Арктики.

По окончании митинга первый помощник капитана Владимир Игоревич Лазарев прикрепил к флагштоку капсулу, в которую были заложены проект Конституции СССР и га-

зеты с материалами его обсуждения, судовая роль атомохода ледокола "Арктика".

Торжественная часть закончилась, и раздался голос старшего помощника капитана атомохода "Арктика" Анатолия Алексеевича Ламехова: "Кто хочет совершить кругосветное путешествие – становись в круг. Земля вертится в одну сторону, а мы пойдем в другую".

Все старались использовать недолгие минуты отдыха на полюсе: одни фотографировались на память рядом с лежащими на льду арбузом и ромашками, припасенными еще в Мурманске, другие играли в футбол, кто-то набирал в пластиковые бутылки "полюсную воду". Ученые проводили натурные наблюдения, сверлили лед и брали различные пробы.

Вскоре прозвучали команды: "...Всем подняться на борт ледокола" и совсем не уставная "Убрать арбузные корки с полюса".

В 18:00 все свободные от вахт и других работ участники похода выстроились на вертолетной палубе. Капитан доложил руководителю экспедиции, Министру морского флота СССР, о готовности судна к обратному рейсу и попросил разрешения в знак пребывания на полюсе опустить на дно океана памятную металлическую доску с закрепленным на ней гербом Советского Союза и выгравированными под ним словами: "60 лет Октября. Атомный ледокол "Арктика". Широта 90°N. Август 1977 года". В 18:20 памятная доска была спущена на дно океана.

В 18:36 ледокол начал движение и, оставляя за собой канал битого льда, пересек точку географического полюса с востока на запад и в 19:05 взял курс на Мурманск.

На атомоход поступило приветствие от Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного совета СССР Л.И. Брежнева. Непрерывным потоком шли и другие поздравления как от советских, так и от зарубежных граждан. Судовые радисты едва справлялись с огромным количеством радиogramм.

В первые сутки возвращение домой было не легче, чем переход к полюсу. Самолеты и бортовой вертолет работали практически непрерывно, информируя судно о ледовой обстановке по курсу, давая своевременные рекомендации о необходимости обхода того или иного очень сложного участка. 19 августа при сжатии льда трехметровой толщины ледокол заклинился, и только после четырех часов напряженной работы удалось вырваться из ледового плена и продолжить путь.

Форсируя льды, атомоходу приходилось работать в экстремальных условиях. Иногда от резких ударов об лед было трудно устоять на ногах. Такие же перегрузки испытывали оборудование и приборы, установленные на судне.

21 августа в 11:00 по московскому времени в точке 79°48'N, 44°10'E ледокол вышел на чистую воду. Впереди – Мурманск. Экипаж и члены экспедиции начали готовиться к встрече с родными и друзьями.

Еще одна выписка из вахтенного журнала "Арктики":
Понедельник, 22 августа 1977 года.

20:00. Баренцево море. Следуем на вход в Кольский залив. 20:30. Погасили инерцию, легли в дрейф. Поднят флаг Министра МФ СССР. 20:55. На борт л/к на т/х "Комета" прибыли: зав. сектором транспорта ЦК КПСС т. Симонов,

зам. министра ММФ т. Голдобенко, начальник управления кадров ММФ т. Вересоцкий, секретарь Мурманского обкома КПСС т. Птицын, начальник ММП т. Игнатюк и сопровождающие лица – 9 человек. 21:00. Дали ход вперед. 22:01. Начали гасить инерцию.

Ледокол в 22:21 встал на якорь в Кольском заливе. После постановки на якорь Юрий Сергеевич объявил по судовой трансляции, что на ночь все остается на борту ледокола, который на следующее утро войдет в Мурманский порт, где будет устроена торжественная встреча. Одновременно он пригласил всех свободных от вахты в кают-компанию для встречи с Министром морского флота Т.Б. Гуженко, начальником Мурманского морского пароходства В.А. Игнатюком, представителями ЦК КПСС и Мурманского обкома КПСС.

В эту летнюю ночь всем было не до сна. Экипаж, собравшись в кают-компании, с большой гордостью выслушал добрые слова о блестяще проделанной работе и поздравления с ее завершением от представителей партийных и общественных организаций. Но не только поздравления услышал экипаж, были и награды.

При полном сборе в кают-компании Э.С. Вересоцкий зачитывал приказ, а Т.Б. Гуженко вручал награды и премии. Таким образом, министр получил возможность в спокойной обстановке поблагодарить каждого члена экипажа и экспедиции и лично вручить награду за проделанную работу. В кратком выступлении министр назвал коллектив атомохода "Арктика" экипажем высоких стандартов.

Утром ледокол снялся с якоря и последовал на городской рейд. Встречные суда и суда, стоящие на якоре, были, как и атомоход, украшены флагами расцвечивания. При приближении к атомоходу все встречные суда приветствовали его продолжительными гудками.

Уже рассвело, и над ледоколом непрерывно кружил вертолет со съемочными бригадами Центрального и Мурманского телевидения. Наконец, показался Морской вокзал. Он тоже был украшен флагами расцвечивания, а на площади собралась огромная толпа встречающих. Оркестра еще не было слышно, но в бинокль можно было различить транспаранты с текстом: "Слава покорителям Северного полюса!", "Добро пожаловать в родной Мурманск!", "Ледовый маршрут Мурманск – Северный полюс открыт" и многие другие, флаги, цветы, воздушные шары.

Еще несколько минут ожидания – и атомоход встал на якорь. К ледоколу, обгоняя друг друга, подходят катера, на которые высаживаются члены экипажа и экспедиции. Текут томительные последние мгновения ожидания, и вот первый катер подходит к причалу. Привокзальная площадь тут же оглашается криком "Ура!". Играет духовой оркестр. Моряков встречают дети с цветами, родственники... Поцелуи, слезы радости...

В центре площади установлена импровизированная трибуна, на которую поднимаются руководители и участники похода к полюсу, представители партийных и общественных организаций города, лучшие труженики Мурманска. Звучат поздравительные речи, краткие выступления участников похода, которые по трансляции разносятся по территории порта и судоремонтного завода. Митинг тран-

слировался центральными радиостанциями страны и центральным телевидением. Были на митинге и корреспонденты иностранных СМИ.

По окончании митинга участников научно-практического экспериментального рейса приглашают в автобусы для переезда в ресторан "Полярные зори", где всех ждал торжественный обед по случаю покорения Северного полюса надводным кораблем.

Еще несколько часов отдыха – и члены экспедиции начинают разъезжаться по домам, к месту постоянной работы, а моряки атомного ледокола "Арктика" – готовиться к очередному рейсу. Всех ждала работа.

Северный морской путь – единственная национальная магистраль России, имеющая постоянный открытый выход в Мировой океан. И об этом никогда нельзя забывать.

Еще адмирал С.О. Макаров в выступлении на заседании Русского географического общества говорил: "Если сравнить Россию со зданием, то нельзя не признать, что фасад этого здания выходит на Ледовитый океан. Если бы Ледовитый океан был открыт для плавания, то это бы дало весьма важные выгоды. Теперь Ледовитый океан заперт, но нельзя ли открыть его искусственным путем?"

И научно-практический экспериментальный рейс атомного ледохода "Арктика" на Северный полюс доказал реальную возможность открытия такого пути. Уникальный рейс закончился, и по проторенному пути к полюсу началось почти регулярное плавание судов. Пока, правда, только в летнее время.

Сразу по окончании рейса атомного ледокола "Арктика" на Северный полюс его итоги были заслушаны 25 августа на заседании Политбюро ЦК КПСС. Доклад Тимофея Борисовича Гуженко получил положительную оценку. Постановлением Политбюро Министерству морского флота СССР и Академии наук СССР было поручено обобщить результаты рейса на Северный полюс и внести предложения по развитию производительных сил районов Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Страна высоко оценила результаты рейса. 14 сентября 1977 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за заслуги в подготовке и осуществлении научно-экспериментального рейса атомного ледокола "Арктика" в район Северного полюса и проявленную при этом отвагу и мужество были награждены все участники рейса и 150 специалистов, готовивших и обеспечивавших рейс. Атомоход "Арктика" был награжден орденом Октябрьской Революции. Пять членов экспедиции были удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Весь мир убедился в надежности судовой ядерной установки и в ее преимуществах над силовыми судовыми установками на жидком топливе.

Долгие месяцы поход атомного ледокола "Арктика" на Северный полюс не сходил со страниц средств массовой информации как в нашей стране, так и во всем мире. И нигде не было равнодушных.

После достижения атомным ледоколом Северного полюса эта географическая точка стала намного ближе землянам. В настоящее время сотни туристов ежегодно совершают путешествия на Северный полюс в комфортабельных каютах наших атомоходов.

УРОКИ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ. НЕ БОЯТЬСЯ ИДТИ НА ПРОРЫВ

Владимир Михайлович Блинов

ВЕДУЩИЙ СПЕЦИАЛИСТ
АРКТИЧЕСКОГО ВЫСТАВОЧНОГО ЦЕНТРА
"АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ "ЛЕНИН"
ФГУП "АТОМФЛОТ" (Г. МУРМАНСК),
ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ МУРМАНСКОЙ
ГОРОДСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ "АССОЦИАЦИЯ
ИССЛЕДОВАТЕЛЕЙ АРКТИКИ"



АВТОР ВЫДЕЛЯЕТ ТРИ ПЕРИОДА ТРАНСПОРТНОГО И ХОЗЯЙСТВЕННОГО ОСВОЕНИЯ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ И СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В XX И XXI ВЕКАХ. ПРЕДПРИНЯТА ПОПЫТКА ВЫДЕЛИТЬ САМЫЕ СУЩЕСТВЕННЫЕ ФАКТОРЫ, ОБЕСПЕЧИВАВШИЕ УСПЕШНОЕ РЕШЕНИЕ СЛОЖНЫХ ЗАДАЧ В СЖАТЫЕ СРОКИ, ОТПУЩЕННЫЕ ИСТОРИЕЙ. НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ДОСТИЖЕНИЙ ПРОШЛОГО АВТОР РАССМАТРИВАЕТ ПЕРСПЕКТИВЫ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ, КОГДА У РОССИИ ПОЯВЛЯЕТСЯ ИСТОРИЧЕСКИЙ ШАНС ОБУСТРОИТЬ И РАЗВИТЬ СВОЮ НАЦИОНАЛЬНУЮ ТРАССУ СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ КАК НОВУЮ МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНУЮ МАГИСТРАЛЬ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ, СПОСОБНУЮ НА РАВНЫХ КОНКУРИРОВАТЬ С ТРАДИЦИОННЫМИ ЮЖНЫМИ ВАРИАНТАМИ ПЛАВАНИЯ.

Процесс освоения Российской Арктики насчитывает не одно столетие, но до начала XX века человек на ее просторах был скорее гостем, чем хозяином положения. Это и понятно: один из самых суровых по климатическим и географическим условиям регионов планеты был труднодоступен и для его широкомасштабного и планомерного освоения требовалось не только накопить огромный научный потенциал и практический опыт деятельности, но и располагать достаточно совершенной материально-технической базой. И только достижения цивилизации XX века открыли такие возможности. Поэтому было бы вполне справедливо все усилия первопроходцев определить как длительный этап истории масштабного освоения Российской Арктики. Зато последующие 100 лет (XX – начало XXI века), по моему, довольно четко раскладываются на три этапа, последний из которых в настоящий момент вступает в стадию своего интенсивного развития.

В ряде социально-экономических исследований достаточно подробно и доказательно разобраны направления человеческой деятельности, которые принято называть первоначальным освоением территории. Имеются в виду именно те территории на планете, куда человек приходит с целью их подъема и развития до уровня современных достижений цивилизации. Не вдаваясь подробно в теоретические аспекты исследования данного процесса, выделю главное условие его успешной реализации – это опережающее транспортное развитие, благодаря которому доставляются все необходимые составляющие для создания современной инфраструктуры, которые невозможно произвести на месте. Когда решался вопрос освоения российских территорий Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока на рубеже 20–30-х годов прошлого века, в среде советских экономистов, географов, социологов прошла дискуссия, организованная заинтересованными государственными структурами с целью концептуального выбора стратегии транспортного развития в означенных регионах, примыкающих к арктическому побережью страны. Соперничали две концепции, условно обозначенные как концепции широтного и меридионального развития транспортной инфраструктуры. В широтной упор делался на опережающее развитие потоков морского и речного транспорта с запада на восток, объединенных в систему Северного морского пути. В меридиональной акцент перемещался на опережающее развитие железнодорожного транспорта в направлении движения юг – север. Как известно, возобладала широтная концепция, к реализации которой приступили почти немедленно, с созданием в декабре 1932 года Главного управления Северного морского пути при Совнаркомом СССР. При этом важно подчеркнуть, что его структура начала обрисовываться еще в 20-е годы, на протяжении которых ежегодно проводились карские товарообменные экспедиции и колымские рейсы, позволившие накопить значительный опыт ледокольно-транспортных операций в арктических условиях.

О феномене Главного управления Северного морского пути (Главсевморпути, ГУСМП) в истории хозяйственного освоения необжитых территорий нашей страны (СССР, но по географической принадлежности – России) в 30-е годы XX

века написано и сказано немало. Именно его деятельность венчала первый этап освоения Российской Арктики, начатый после Октябрьской революции 1917 года и Гражданской войны и завершившийся накануне Великой Отечественной войны. По моему мнению, к этому феномену мы будем обращаться еще не раз в поисках наиболее приемлемых вариантов хозяйственно-экономического и социального развития России. Напрашивается вопрос: почему? Да потому, что колоссальные по размерам северные российские территории ни с чем не сравнимы (разве что с Антарктидой, но эта земля исторически стала ничейной). В случае же с исконно русскими северными территориями возникает необходимость поиска специфических подходов в их освоении, если, конечно, мы как держава и дальше намерены контролировать эти огромные просторы. Популярны ныне либерально-рыночные подходы в чистом виде здесь просто неприемлемы. Они рассчитаны на развитие экономики на относительно небольших территориях с преимущественно теплым климатом и многовековыми традициями рыночного хозяйствования, благодаря чему сложилась развитая промышленно-транспортная инфраструктура, позволяющая однозначно делать ставку на интенсивные методы развития. Так, может, действительно правы наши либералы, призывающие убрать оседлого человека с Севера и перейти на вахтовый метод освоения природных богатств в суровом регионе, а основные усилия государства сосредоточить на развитии промышленно освоенных европейских регионов России? Но так рассуждать – значит игнорировать преимущества Российской Арктики, которые пока еще мало востребованы, но несут в себе огромный потенциал развития. Северный морской путь приблизительно в два раза короче путей из Европы в Юго-Восточную Азию южными морями. Возьмем в расчет и данные научных исследований о колоссальных запасах полезных ископаемых на прибрежных территориях и морском шельфе Арктики, которые прочно закрепили за ней славу последней природной кладовой планеты. Из этого следует вывод: вектор развития человечества с его стремительно возрастающей потребностью в естественных природных ресурсах при истощении традиционных источников их добычи однозначно определен – это Север. Вопрос лишь в том, **как** оптимально извлечь и вывезти эти ресурсы в условиях труднодоступности.

В 1930-е годы задачи развития неосвоенных территорий Севера потребовали поиска новых моделей управленческих отношений, органично сочетающих в себе территориальный и отраслевой принципы, синтез которых получил позже название – **программно-целевое** управление. Это своеобразный матричный подход к задаче организации управления. Деятельность *территориальных* управлений ГУСМП (а они были созданы по всему арктическому побережью страны) сочеталась с задачами, которые решали отраслевые управления ГУСМП. По сути дела, возникла гигантская организация, которую в свое время называли “супернаркоматом” в советском правительстве, возникла и сумела решить задачи хозяйственно-экономического и социально-культурного подъема ни много ни мало на 40% территории СССР. А сам Севморпуть вполне оправданно рассматривался не просто как арктическая морская трасса – ни-

точка через моря, омывающие северное побережье страны, а как разветвленная водная транспортная система, включавшая в себя великие сибирские реки с их притоками. И вот это географическое своеобразие Севера страны было взято за основу формирования сложной, но целостной хозяйственно-экономической и управленческой системы, ключевым звеном которой стал водный транспорт (морской и речной), сумевший словно мощный локомотив вытянуть на цивилизационный путь из дикого, если не сказать первобытного состояния огромные территории, при этом сохранив от вымирания и исчезновения малые народы и народности, населявшие эти земли. За всеми этими значительными и стремительными по времени достижениями стоит главное – утверждение **государственности** на Севере России, благодаря которой и по сей день никто не отважится открыто посягать на арктический фасад нашей страны.

Но все имеет свое начало и конец. Колонизация северных территорий первого этапа освоения Арктики носила преимущественно экстенсивный характер с упором на **человеческий фактор** как основной в деятельности. Суровая арктическая стихия довольно быстро доказала первопроходцам, что таких усилий явно недостаточно, особенно на морских ледовых трассах. Тяжелая навигация 1937 года завершилась массовой зимовкой во льдах более чем 30 транспортных и ледокольных судов, одно из них погибло. После ликвидации последствий этой ледовой драмы стало очевидно, что при существующих подходах Арктику не удастся надежно освоить.

Поиск же новых подходов приостановила Вторая мировая война и последовавшее за ней восстановление разрушенного хозяйства. Лишь к середине 1950-х годов началось техническое перевооружение и обновление арктического флота, ознаменовавшее начало второго этапа в освоении Арктики, отличительной особенностью которого была ставка на достижения **технического прогресса** как основного фактора деятельности. Этот этап продолжался около 35 лет и завершился с распадом СССР и зарождением новой российской государственности.

Первые два десятилетия этого этапа можно смело назвать эпохой дизель-электрического флота, это касалось и транспортных судов, и ледоколов. Уже в 1950-е годы транспортные суда типа “Лена”, “Рионгэс” и другие открывали перспективу повышения скорости доставки грузов по Севморпути и, соответственно, снижения себестоимости перевозок. В Финляндии строились для СССР серии дизель-электрических ледоколов типа “Капитан Белоусов”, “Москва”. Наряду с этим по плану модернизации флота осуществлялся перевод котлов пароходов с твердого топлива на жидкое, реконструировались старейшие ледоколы, такие как “Ермак” и “Красин”. Наконец, в 1959 году с вводом в строй первенца атомного флота – ледокола “Ленин” – началась эра применения атомной энергии на морском транспорте, которая набрала обороты с середины 1970-х годов с вводом в строй атомоходов второго поколения типа “Арктика” и под “занавес” данного этапа – мелкосидящих атомоходов типа “Таймыр” и атомного лихтеровоза “Севморпуть”. Не вдаваясь в подробности, можно отметить главные достижения арктического мореплавания на данном этапе: обеспечение круглогодичной навигации в западном районе Севмор-

пути и гарантированную надежность плаваний арктического флота под проводкой атомоходов по всей трассе. Достаточно сказать, что за все годы эксплуатации атомного ледокольного флота не было сорвано ни одного государственного задания по доставке грузов в Арктике.

Вне сомнений, надежная и безопасная эксплуатация судов с ядерными энергетическими установками в кооперации с транспортным флотом усиленного ледового класса и в дальнейшем развивалась бы по восходящей линии, если бы не политические потрясения в стране, обернувшиеся затяжным социально-экономическим кризисом на два десятилетия, последствия которого в России до сих пор окончательно не преодолены. Этот кризис наиболее чувствительно ударил по “северам”, обвалив грузоперевозки на Севморпути и тем самым поставив на грань выживания в Арктике прежде всего сам атомный ледокольный флот, применение которого в других регионах планеты было невозможно. Вместе с тем перевод экономической системы страны на рыночные методы хозяйствования выдвинул на первый план вопросы рационального использования как транспортного, так и ледокольного флота. И не только его, но и всего хозяйственного комплекса Русского Севера. К сожалению, на этом пути не обошлось без значительных потерь, подорвавших экономику регионов и усиливших ее сырьевую направленность. Впрочем, есть в этом процессе и свои плюсы. Появляется надежда, что с отмиранием нерентабельных или не выдержавших конкуренции производств произойдет **оптимизация** всей хозяйственно-экономической деятельности на Севере, включая транспортную, что и является основной особенностью нынешнего, третьего этапа освоения Российской Арктики.

В разгар кризиса 90-х годов прошлого века атомный ледокольный флот существовал как бы по инерции предыдущих лет, в основном обеспечивая сильно сократившиеся грузоперевозки на главной в тот момент линии в Арктике: Мурманск – Дудинка, обеспечивавшей потребности Норильского горно-металлургического комбината. Нормальным отношениям партнеров – Мурманского морского пароходства и этого комбината, – прошедших акционирование, препятствовали противоречия по поводу тарифов на оплату ледокольных услуг при грузоперевозках. В конечном счете норильчане пошли по пути создания ледовой независимости, построив собственный флот усиленного ледового класса из 5 балкеров типа “Норильский экспресс” и отказавшись от услуг атомных ледоколов, находившихся в доверительном управлении Мурманского пароходства. Атомный флот, и без того страдавший из-за незагруженности работой на ледовых трассах Севморпути, оказался в тяжелом экономическом положении. Во многом ситуацию спас возврат уникального в мире флота, являвшегося государственной собственностью, в систему государственного управления, а именно в структуру Государственной корпорации по атомной энергии “Росатом”. Были предприняты энергичные меры, прежде всего по финансовому оздоровлению объединившего береговую инфраструктуру и сами атомоходы федерального государственного унитарного предприятия “Атомфлот”: с 2008 года оно получает значительные государственные субсидии. Но, пожалуй, важнее то, что само государство в силу различных причин начало поворачиваться лицом к проблемам Российской Арктики. Оживились науч-

но-исследовательские работы с поддержкой атомных ледоколов. В 2003 году после длительного перерыва возобновлена работа дрейфующих станций “Северный полюс”, начиная со станции “Северный полюс – 32”. Без поддержки атомных ледоколов было бы невозможно исследование внешних границ континентального шельфа России в арктических морях, необходимое для обоснования в ООН прав страны на данные подводные площади с предполагаемыми большими запасами углеводородов. А в последние два года наметилось некоторое оживление грузоперевозок и на трассах Северного морского пути, гарантом надежности и безопасности которых является российский атомный ледокольный флот. Речь прежде всего о транзитных грузоперевозках крупнотоннажными судами в сопровождении атомных ледоколов по северной арктической трассе из Европы в Юго-Восточную Азию, Китай, взявших старт в 2010 году. Уже первые два года работы показали, что эти рейсы не просто увеличили перспективные грузопотоки Севморпути, но и выводят арктическую трассу в статус нового мирового межконтинентального пути, способного конкурировать с традиционными южными путями.

Иными словами, на наших глазах происходит ни много ни мало глобальное изменение в сложившейся межгосударственной системе разделения труда. Таково, ни много ни мало, значение начинающихся перемен на трассах Северного морского пути. Так что третий этап масштабного освоения Арктики сулит перспективы, которые могут весьма позитивно отразиться на положении России в мире. Весь вопрос в том, сможем ли мы сами сполна воспользоваться этими открывающимися возможностями на благо своей страны. И здесь опыт прошлого может многому нас научить или по меньшей мере расширить представления о наших собственных потребностях и возможностях в Арктике. Главные уроки недавнего прошлого мне видятся такие. В 20–30-е годы

прошлого века наша страна сумела совершить прорыв в освоении приарктических территорий, на что у других государств уходило, без преувеличения, столетия. Понятно, что такая активность требовала предельного напряжения сил, но не только этим измеряются достигнутые результаты. Решающую роль сыграли, по-моему, как раз нетрадиционные подходы к решению задач освоения Арктики. На первом этапе это применение нового организационного принципа деятельности – программно-целевого управления, реализованного на основе создания Главсевморпути. На втором – это научно-технический прорыв в освоении Арктики на базе применения атомной энергетики – новейшей морской технологии преодоления льдов. То есть масштабность встававших задач, на решение которых отводился минимум времени, побудила искать новые организационные и технические ноу-хау. Самое же существенное, что служило фундаментом успеха, заключается в том, что государство не боялось ставить перед собой задачи поистине геополитического размаха и умело правильно сформулировать их. Сегодня, на мой взгляд, все наши проблемы, связанные с дальнейшим освоением Арктики, проистекают отнюдь не из недостатка ресурсов, человеческих и технических. Налицо дефицит прорывных идей в освоении Арктики. Вследствие этого сократилось, к примеру, число экспериментальных рейсов в высоких широтах, подобных дерзкому и смелому первому походу на Северный полюс атомного ледокола “Арктика”, 35-летие которого мы отметили 17 августа 2012 года.

Пришло время организовывать на регулярной основе транзитные рейсы по высокоширотным, вплоть до приполюсных районов, трассам Северного морского пути, которые еще на треть короче уже существующих маршрутов и пролегают на глубинах, значительно превосходящих прибрежное мелководье.

МОГУЧАЯ СОЗИДАЮЩАЯ СИЛА

К 40-ЛЕТИЮ СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ МИННЕФТЕГАЗСТРОЯ СССР

Владимир Григорьевич Чирсков
МИНИСТР СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ
НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
(1984–1991 ГОДЫ), ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОГО
СОЮЗА НЕФТЕГАЗОСТРОИТЕЛЕЙ



НЕФТЕГАЗОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В НАШЕЙ СТРАНЕ –
С УЧЕТОМ ЕЕ ГРОМАДНЫХ ПРОСТРАНСТВ И РАЗНООБРАЗИЯ
ПРИРОДНЫХ ФАКТОРОВ – ПО УСЛОВИЯМ РАБОТЫ ЕДВА ЛИ НЕ САМАЯ
СЛОЖНАЯ ИЗ СТРОИТЕЛЬНЫХ ОТРАСЛЕЙ. И ТЕМ БОЛЕЕ ТРУДНО
ПЕРЕОЦЕНИТЬ ВКЛАД НЕФТЕГАЗОСТРОИТЕЛЕЙ В СОЗДАНИЕ ГИГАНТСКОЙ
ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БАЗЫ СТРАНЫ, КОТОРАЯ ПО-ПРЕЖНЕМУ
ОСТАЕТСЯ ФУНДАМЕНТОМ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКИ,
ГЛАВНЫМ ИСТОЧНИКОМ СРЕДСТВ ДЛЯ ЕЕ СТРУКТУРНОЙ ПЕРЕСТРОЙКИ
И ПЕРЕВОДА НА ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ ОСНОВУ.



Авно уже позади непростой XX век, наполненный великими свершениями и открытиями, большими и малыми трагедиями в истории как человечества в целом, так и отдельных стран, в том числе и России. Нам довелось жить и работать в это удивительное время, деля и радости и печали со своим народом.

Большинство из наших коллег добросовестно, с большой отдачей, чувством высокой личной ответственности работали в одной из ключевых отраслей экономики – строительстве объектов нефтяной и газовой промышленности СССР.

На рубеже 1970-х годов благодаря успешной работе советских геологов в стране назрела необходимость создания крупного топливно-энергетического комплекса в Западной Сибири, а также интенсивного освоения нефтяных и газовых месторождений Средней Азии, Коми АССР, Оренбургской области и др.

Это направление имело большое значение для развития экономики нашего государства, социалистического лагеря, а также для мировой политики. Руководство СССР понимало, что одним из основных инструментов ускорения добычи нефти и газа является строительство.

Существовавшая структура и масштабы его сдерживали развитие нефтяной и газовой промышленности. Требовалась совсем иная стратегия обустройства северных районов Сибири, создания магистрального высокоэффективного транспорта нефти и газа, развития инфраструктуры в осваиваемых регионах.

В эти же годы по существу рождалось новое направление в топливной энергетике – газовая индустрия. Ее организация, темпы развития, технологии требовали специфических научных и проектных подходов, а главное – особого внимания. Строительные организации, подчиненные тогда Мингазпрому, естественно, не могли равнозначно уделять внимание нефтяной промышленности и одновременно удовлетворять запросы газовиков: осваивать месторождения, развивать трубопроводный транспорт.

Само строительное производство нуждалось в более высоких формах индустриализации, основанных на результатах глубоких научных исследований, совершенствовании проектного дела, создании соответствующих производственных структур.

Потребовалась концентрация сил и средств в едином специализированном министерстве.

20 сентября 1972 года законом Союза Советских Социалистических Республик было образовано общесоюзное Министерство строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности – Миннефтегазстрой СССР.

Программа освоения нефтяных и газовых месторождений Сибири требовала значительных капитальных вложений и высоких темпов работ.

Отрасль формировалась с большим трудом. Стартовый масштаб не обеспечивал запросов на строительство. Возможный объем строительного-монтажных работ едва превышал 2 млрд рублей. В составе отрасли был лишь один институт – ВНИИСТ.

Слабая, не отвечающая запросам база не могла обеспечить производство. Технологии и организация строительства требовали коренной модернизации.

Организация производственных коллективов, их энерговооруженность не позволяли обеспечивать ни высоких темпов, ни качества строительства, а значит, и надежности сооружаемых объектов. Условия быта строителей даже в старых районах были плохими, текучесть кадров во многих коллективах достигала 60%.

Но Министерство создавалось не на голом месте – уже сложились коллективы ряда трестов, промышленных предприятий. Имелся костяк кадров, преданных профессии и призванию. Был опыт сооружения первых трубопроводов в Западной Сибири.

Министерству было поручено осуществлять на территории страны и за рубежом обустройство нефтяных и газовых месторождений; строительство магистральных и промысловых трубопроводов; сооружение промышленных предприятий других отраслей; создание объектов жилищного и социально-бытового назначения.

Сегодня по-разному говорят о том периоде. Для отрасли он был крайне сложным и напряженным. Предстояло перейти в совершенно новое качество. В июне 1974 года Центральный Комитет партии и Совет Министров СССР приняли постановление “О повышении технического уровня строительства магистральных нефтепроводов и об обеспечении надежности их эксплуатации”. Оно и стало решающим в развитии отрасли.

Деятельность отрасли характеризовалась рядом особенностей, важнейшими из которых являлись:

- целевая направленность на развитие нефтегазового комплекса – 95% объема строительного-монтажных работ;
- размещение объектов строительства в отдаленных и труднодоступных районах с тяжелыми природно-климатическими условиями, что влекло за собой выполнение строительного-монтажных работ в автономном режиме, на значительном удалении от баз материально-технического снабжения, бытового обслуживания, ремонтных служб и т.д.;
- мобильный характер работ при значительной протяженности сооружаемых магистральных трубопроводов;
- 95% объема работ выполнялись собственными силами организаций Миннефтегазстроя СССР и только 4–5% – подразделениями других министерств и ведомств;
- неоднородность и нестабильность структуры работ (линейные работы, промышленные объекты, жилье);
- широкое применение блочно-комплектных устройств в наземном строительстве и значительное повышение удельного веса полносборного жилья и объектов культурно-бытового назначения;
- применение при строительстве вахтового-экспедиционного метода;
- организация деятельности в отрасли: науки, промышленности строительных материалов, машиностроения, рабочего снабжения, средств связи, медицинского обслуживания, подсобного сельского хозяйства, леспромхозов, системы подготовки и переподготовки кадров.

Следует отметить ежегодные высокие темпы роста объемов строительно-монтажных работ. Они составили: в 1977 году по отношению к 1973 году 127%, в 1981-м к 1977-му – 124, в 1985-м к 1981-му – 158, в 1988-м к 1985-му – 128% (в 1988 году к 1973 году – в 3,2 раза).

По Западной Сибири годовые объемы строительных работ выросли в 1988 году к 1973 году в 75 раз и превысили 60% общего объема работ, выполненных Министерством.

Решение крупномасштабных задач по развитию топливно-энергетического комплекса страны, стоявших перед новым Министерством, потребовало значительного изменения системы организации и управления отраслью.

ительство трубопроводов крупные механизированные комплексы, так называемые потоки. Производительность труда возросла в два раза, трудовые затраты снизились на 35%, резко повысились зарплата рабочих потока, их заинтересованность в деле и дисциплина.

В конце 1980-х годов в Миннефтегазстрой СССР была создана эффективная система организации и управления строительством объектов нефтяной и газовой промышленности, которая позволяла оперативно маневрировать трудовыми и материальными ресурсами на огромных территориях СССР и успешно выполнять поставленные задачи.



МИКРОРАЙОН СЕВЕРНЫЙ НОВОГО УРЕНГОЯ, ГОД 1987-Й...



**ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ ЭКСПОРТНЫЙ ГАЗОПРОВОД
УРЕНГОЙ – ПОМАРЫ – УЖГОРОД**

В основу генеральной схемы управления строительством предприятий нефтяной и газовой промышленности была положена трехзвенная система: Министерство – главное территориальное управление по строительству, специализированное объединение – строительно-монтажный трест, промышленное предприятие.

Генеральная схема предусматривала мероприятия по совершенствованию управления всеми входящими в систему Министерства организациями, предприятиями и учреждениями и обеспечивала сокращение звенности в управлении, повышение уровня концентрации и специализации строительного производства.

Основное хозрасчетное звено управления строительным производством – трест или приравненные к нему организации, ответственные за своевременный ввод в действие мощностей и объектов. Коренным образом была перестроена система управления нефтегазовым строительством в Западной Сибири.

Особо следует сказать о качественно новой организационной форме работ, сложившейся в линейном строительстве: отдельные специализированные подразделения (землеройные, сварочные, изолировочные и т.д.), которые традиционно работали самостоятельно, были реорганизованы в комплексные тресты, нацеленные на конечный результат – участок готового трубопровода.

Высокий уровень специализации бригад в сочетании с технологической этапностью позволил ввести в стро-

Основа того, что многие годы успешно создавались уникальные по своей сложности и масштабам объекты нефтяной и газовой промышленности, – трудовые коллективы строительных и монтажных организаций.

Специфика нефтегазового строительства обусловила особые требования к подбору работающих. Это в первую очередь высокий профессионализм, способность к быстрой физической и психологической адаптации к новым условиям, смене объектов труда. В связи с этим средний возраст работников не превышал 35 лет. Наша отрасль всегда представляла интерес для молодежи.

Значительная роль в пополнении организаций отрасли кадрами принадлежала комсомолу.

У каждого поколения советских людей была своя комсомольская стройка. Как правило, крупномасштабная. Зачастую в необжитых районах, где работа сопряжена с огромными трудностями. Однако именно сюда устремлялись тысячи юношей и девушек. И влекла их не только романтика, желание быть причастными к делу большой значимости, но и возможность получить хорошую специальность, приобрести опыт, проявить себя.

Миннефтегазстрой СССР – единственное министерство, принимавшее все ударные комсомольские отряды начиная уже с 1978 года, а их было семь. Только в 1980-е годы в составе таких отрядов на стройки нефтяной и газовой промышленности прибыли 36 тыс. добровольцев.

Комсомольцы и молодежь – самые активные участники освоения нефтяных и газовых месторождений нашей Родины. В организациях и на предприятиях Миннефтегазстроя СССР в 1990 году трудились около 200 тыс. молодых людей в возрасте до 30 лет. А на стройках Западно-Сибирского нефтегазового комплекса численность молодежи превышала 70% общего числа работавших здесь.

Для многих тысяч молодых энтузиастов путевки на ударные стройки нефтяной и газовой промышленности стали поистине путевками в жизнь.

На производственной базе организаций и предприятий Министерства действовали 280 базовых общеобра-



НА ТРАССЕ ГАЗОПРОВОДА УРЕНГОЙ – ЦЕНТР: "КРАСНЫЙ СТЫК"

зовательных школ, 32 средних профессионально-технических училища. Ежегодно мощности 4 специализированных учебных центров (в Челябинске, Уфе, Железнодорожном и Павловском Посаде Московской области), 67 учебно-курсовых комбинатов позволяли обучать около 100 тыс. человек. В отрасли было 4 техникума, действовал Институт повышения квалификации руководящих кадров и специалистов. Руководителям была предоставлена возможность повышать свою квалификацию в Академии народного хозяйства СССР. Базовыми для Министерства в подготовке специалистов можно назвать группу высших учебных заведений так называемого нефтегазового профиля, в которых головным являлся Московский институт нефти и газа имени И.М. Губкина. Традиционной и надежной базой для подготовки специалистов высокой квалификации в области сварочного дела были известные во всем мире ИЭС имени Е.О. Патона и МВТУ имени Н.Э. Баумана, с которыми мы имели совместные кафедры, учебные центры.

Практически всегда проблемам социального устройства в отрасли уделялось серьезное внимание. Было четкое сознание того, что основа производственного благополучия – в своевременном решении бытовых вопросов, в заботе о человеке. Другое дело, что возможности наши на первых порах были относительно скромными. Так что со всей ответственностью можно утверждать, что мы вышли на учет "человеческого фактора" намного раньше перестрой-

ки, с ее шумихой по поводу заботы о человеке. И не потому, что мы такие прозорливые, а потому, что этого требовали сама жизнь и наше дело. Причем социальная инфраструктура имела у нас два плацдарма. Первый – непосредственно вблизи строительных площадок, рабочих мест. Уже тут нужно было организовать хороший отдых работающих, питание, бытовые услуги. Второй, основной – базовое жилье.

Только в 1981–1985 годах мы построили для своих рабочих 3,5 млн кв. м жилья, в 1985–1991 годах – 4,9 млн. Это примерно 110 тыс. квартир. К 1991 году мы удвоили свою домостроительную базу, что позволило бы к 2000 году полностью решить жилищную проблему в отрасли.



ПРОВОДКА СУПЕРБЛОКОВ ДЛЯ ЯМГУРГСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ВО ЛЬДАХ ОБСКОЙ ГУБЫ

На трассах трубопроводов вблизи строительных площадок мы создавали полевые базовые городки. Год от года, по мере того как промышленность отрасли осваивала вахтовые жилые модули и индустриальные конструкции культурно-бытового назначения, условия в таких городках улучшались. Можно сказать, что уже на трассах с Уренгоя мы вышли на принципиальную модель такого поселения, в корне изменившую ситуацию, решили эту проблему комплексно. У нас было около 600 полевых городков.

Предметом особой заботы строителей были дети.

За 1980–1985 годы в отрасли ввели 18 тыс. мест в детских дошкольных учреждениях, за 1986–1990 годы – 27 тыс. мест. В 1991 году в отрасли было 430 детских дошкольных учреждений на 82 тыс. мест.

Набранные темпы позволили уже в 1991 году обеспечить местами в детских дошкольных учреждениях самых нуждающихся в них.

В отрасли были свои поликлиники и больницы. Непосредственно на стройках действовали 800 здравпунктов, имелись санитарные службы.

В отрасли было: более 60 баз отдыха и лечения трудящихся, 4 дворца спорта, 41 стадион, 103 спортивных зала, 24 плавательных бассейна, 650 спортивных площадок. На Кавказе, на берегах Черного и Азовского морей в 1990 году строились санатории, пансионаты и базы отдыха на 12 тыс. мест, в дополнение к тем, что уже име-

лись. Ежегодно в наших отраслевых здравницах отдыхали 54 тыс. человек. В пионерских лагерях проводили лето более 300 тыс. детишек. Строилось еще 37 пионерских лагерей на 11 тыс. мест.

Мы имели свою торговую сеть, где более чем на 100 предприятиях было занято 23 тыс. человек. В отрасли действовала своя система общественного питания.

Годовой товарооборот отраслевой системы рабочего снабжения в 1989 году составил 1700 млн долларов.

Известная ситуация, сложившаяся в стране с продуктами питания в 1970–1980-е годы, привела к необходимости развития в отрасли подсобного хозяйства.

В отрасли было 121 сельскохозяйственное предприятие, в том числе 40 совхозов. На каждого работающего в отрасли в 1989 году было произведено 15 кг мяса и 40 л молока.

Реализация всех социальных мероприятий способствовала стабильности наших коллективов. Как бы ни внедряли мы достижения научно-технического прогресса в строительство объектов, главная роль оставалась за человеком. Север выпестовал, выковал и подарил нам тип человека особой закалки, ибо именно экстремальность и первопроходческий дух предьявляют тем, кто ступил на путь освоения, требования по самому высшему счету. Железная воля, выносливость, мужество и, если хотите, отвага были присущи нашим трассовикам.

Живя иногда по полгода в командировках, вдали от семьи, среди болот и песков, они строили. Без их труда не было бы ни магистралей, ни их систем, никакая современная техника не работала бы. И великая им благодарность за годы нашего благополучия, когда мы не знали бед ни с бензином, ни со светом и теплом.

Основой отрасли является рабочий человек, трудовой коллектив. Но и кадровый инженерно-технический “пласт” – не меньшее наше достояние, наша гордость.

В отрасли работало много тысяч талантливых руководителей, внесших значительный вклад в ее становление и развитие. Должен особо отметить заслуги в этом Алексея Кирилловича Картунова, Бориса Евдокимовича Щербина, Юрия Петровича Баталина, Геннадия Иосифовича Шмаля, заместителей министра и членов коллегии Миннефтегазстроя СССР.

На строительстве объектов нефтяной и газовой промышленности трудились большое число новаторов производства, профессионалов экстра-класса.

Труд многих наших работников и целых коллективов по достоинству оценивался государством – они были отмечены высокими правительственными наградами.

Орденом Ленина награждены коллективы Главтюменнефтегазстроя, Главсибтрубопроводстроя, трестов Нефтепроводмонтаж и Мосгазпроводстрой. 18 организаций награждены орденом Трудового Красного Знамени, одна – орденом “Знак Почета”. 70 работникам присвоено звание Героя Социалистического Труда, 14 человек стали полными кавалерами ордена Трудовой Славы, а всего орденами и медалями СССР за самоотверженный труд награждено более 18 тыс. человек. Государственной премии СССР удостоены 60 человек.

Более чем 500 работникам присвоены звания “Заслуженный строитель РСФСР”, “Заслуженный строитель УССР”, “Заслуженный экономист РСФСР”, “Заслуженный машино-

строитель РСФСР” и др. Труженики нашей отрасли освоили необжитой край, обустроили месторождения – взяли тюменские нефть и газ, построили города. Страна не выжила бы без тюменского топлива и без этих людей.

Интенсивное вовлечение в народное хозяйство нефтяных и газовых месторождений стало центральной задачей всей экономики СССР.

Практическое претворение в жизнь этой задачи государственной важности осложнялось тем, что основные потоки нефти и газа из северных районов Западной Сибири, отличающихся экстремальными природно-климатическими условиями, надо было направлять главным образом в центр страны.

Подземные нефтяные и газовые магистрали на значительном протяжении приходилось прокладывать в заболоченной тундре и вечномёрзлых грунтах. Строительно-монтажные работы велись только в зимнее время. Суровый климат, слаборазвитые дорожно-транспортная сеть и производственная база, отсутствие социальной инфраструктуры – все это осложняло организацию строительства и требовало принципиально нового подхода к решению комплекса производственно-экономических и социальных вопросов.

Наука!.. Сейчас невозможно даже бегло очертить то, чем она предопределила переход к индустриальным методам обустройства нефтяных и газовых месторождений, строительства многониточных трубопроводных систем.

Наш научный корпус – бесценный багаж. Мы начинали с одного института. В конце 1980-х годов имели 38 институтов. Конечно, сами по себе эти цифры ни о чем не говорят. Но мы не плодили вывески, а наращивали свой научный потенциал, приближали науку к конкретным региональным программам, к конкретным крупным перспективным направлениям, и здесь немало достигли.

Из 38 институтов и конструкторских бюро было только 8 общепромышленных центрального подчинения, остальные принадлежали объединениям и на них были ориентированы.

Отраслевая наука – в основном экспериментальная. Обновление опытной базы, оснащение современными экспериментальными установками, приборами – задача архиважная. Нам удалось пополнить эту базу уникальным оборудованием, включая импортное. Только за пять лет (1985–1990 годы) в научную базу было вложено 170 млн долларов.

В развитие отрасли серьезный вклад внесла академическая наука. Этот вклад связан с именами академиков А.П. Александрова, Б.Е. Патона, Г.И. Марчука, Я.М. Колотыркина, Н.П. Лякишева, А.И. Целикова, Н.С. Ениколопова, Г.А. Николаева и др. Научный потенциал Миннефтегазстроя СССР в 1990 году достиг высокого уровня: 189 млн долларов – объем годовых затрат на научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации; около 10 тыс. человек было занято в научных и проектно-конструкторских организациях, в их числе 411 кандидатов и докторов наук.

Отрасль широко использовала и научный потенциал вузов страны. Свыше 50 из них активно сотрудничали с Миннефтегазстроем. Наиболее тесные связи были установлены с МВТУ имени Н.Э. Баумана, МИНХ и ГП имени И.М. Губкина, МИСИ имени В.В. Куйбышева, с Уфимским нефтяным институтом.

В развитии научно-технического прогресса отрасли важная роль принадлежит коллегии Министерства.

Высшим признанием государством личного творческого вклада в развитие научно-технического прогресса страны считается присуждение премий в области науки и техники.

В Миннефтегазстрое СССР лауреатами Ленинской премии стали 10 человек. Государственные премии СССР в области науки и техники были присуждены 42 работникам отрасли.

В отраслевой науке работали десятки одаренных, талантливых ученых. Основные этапы развития трубопроводных систем – во многом результат их кропотливого труда. Честь и хвала им!



**УСПЕШНОЕ ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА НЕФТЕПРОВОДА
САМОЛТОР – УСТЬ-БАЛЫК – КУРГАН – УФА – АЛМЕТЬЕВСК**

ями Миннефтегазстрой СССР строительно-монтажных работ на 12 250 млн долларов, в том числе в Западной Сибири – на 7650 млн долларов.

В сравнении с другими министерствами страны – это самые крупные объемы строительно-монтажных работ. В мире также не было и нет аналогичной организации. Думаю, и не будет.

В 1988 году отраслевая промышленность выпустила продукции на 1100 млн долларов. В основном это строительные конструкции и трубные детали, специальная техника. Специальные машины, ориентированные на строительство трубопроводов, мы сами проектировали, сами



**УСТАНОВКА КОМПЛЕКСНОЙ ПОДГОТОВКИ ГАЗА
НА ЯМБУРГСКОМ МЕСТОРОЖДЕНИИ**

За основу организации строительного производства в Миннефтегазстрое СССР были приняты максимальная индустриализация, поточная технология, комплектно-блочный метод, межрегиональное использование трудовых ресурсов, планирование и оценка деятельности предприятий и организаций по конечной продукции.

В конце 1980-х годов в отрасли была создана сеть проектных институтов. Самое рациональное, когда одна организация сама проектирует и строит, сдавая объекты под ключ, сама поставляет оборудование и его опробует.

Два наших объединения по этой схеме строили трубопроводы. Пять объединений под ключ сооружали жилье, объекты соцкультбыта и продавали их. В этом смысле мы переходили на здоровую модель: наша продукция – законченный объект. Снимались все неувязки с проектированием, поставками, заказчиком. Все оказывалось в одних руках. Это важно при переходе к рынку, который уже был на пороге. Ведь строительная организация сможет выжить в условиях рынка, если будет конкурентоспособна по вводу конечной продукции. Мы это понимали и готовились к этому.

Отрасль в конце 1980-х годов – это 22 специализированных строительных и 2 проектно-промышленных объединения, включавших 146 строительно-монтажных трестов, производственных и проектно-строительных объединений, 73 промышленных предприятия. В пик развития отрасли в 1988 году было выполнено организаци-

онными образцы и на своих заводах выпускали нужные нам партии.

Годовая программа машиностроения превысила 250 млн долларов. Машиностроители отрасли поставили на стройки нефтяной и газовой промышленности 10 тыс. роторных экскаваторов, 20 тыс. трубоукладчиков и сотни наименований других машин и механизмов.

В конце 1980-х годов строители трубопроводов имели более 300 типов машин и механизмов, произведенных своим отраслевым машиностроением. Практически весь комплект специальных машин, кроме трубоукладочных, был обеспечен исключительно машинами отраслевого производства.

Всего за период 1973–1990 годов организациями Министерства выполнено строительно-монтажных работ на 130 150 млн долларов.

Миннефтегазстрой СССР стал крупной отраслью с высоким научно-техническим потенциалом, развитой сетью структур и организаций, возросшей энерговооруженностью и современной индустриальной базой.

За 18 лет (1973–1991 годы) были выполнены крупномасштабные программы строительства, объективно обусловленные необходимостью опережающего развития энергетики и химической промышленности как ведущих отраслей, определявших темпы роста материального производства и национального дохода СССР.

Руководство Советского Союза проявляло постоянную заботу о стройках топливной энергетики, оказывало большую, конкретную помощь. В результате этого и благодаря самоотверженному труду строителей и монтажников, работающих в тесном контакте с эксплуатационниками, коллективами организаций и предприятий Миннефтегазстроя СССР, были решены крупные целевые задачи по обустройству нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири, Туркмении, Узбекистана, Казахстана, Коми АССР, других регионов страны, сооружению мощных трубопроводных магистралей, газоперерабатывающих заводов.

Всего за эти 18 лет на нефтяных и газовых промыслах были созданы мощности по ежегодной добыче и подготовке к транспорту 760 млрд куб. м газа и 509 млн т нефти.

Были обустроены газовые месторождения Медвежье (1972 год), Уренгойское (1978 год), Вынгапурское (1978 год), Ямбургское (1986 год), Оренбургское, Советабадское, Шатлыкское, Астраханское, Карачаганакское и др., наиболее крупные нефтяные месторождения – Самотлорское, Усть-Балыкское, Федоровское, Холмогорское, Тенгизское и др. Во второй половине 1980-х годов было обустроено 207 новых нефтяных месторождений.

Ускоренное формирование нового нефтегазодобывающего комплекса на базе месторождений Западной Сибири стало возможным благодаря созданию в стране мощного производственно-технического потенциала. Однако важную роль при этом сыграло капитальное строительство. Ведь на необжитой территории площадью примерно 1,5 млн кв. км в тяжелейших природно-климатических условиях были созданы производственные фонды, обеспечивающие более половины общесоюзной добычи нефти и природного газа. В Западной Сибири только Миннефтегазстроем СССР выполнен объем подрядных работ на 67 млрд долларов.

Осуществление в этом регионе крупномасштабной строительной программы в сжатые сроки позволило увеличить добычу нефти, включая газовый конденсат, в 1990 году в 11 раз по сравнению с 1973 годом, а природного газа – в 40 раз.

Одним из главных факторов создания в короткие сроки основных фондов для нефтяной и газовой промышленности стала широкая индустриализация нефтегазового строительства, базой которой при сооружении мощностей по добыче, подготовке и транспорту углеводородного сырья явился поистине революционный комплектно-блочный метод, разработанный и внедренный в нашей отрасли.

1970–1980-е годы стали важнейшим периодом в строительстве магистральных трубопроводов.

Сформировались и новые самостоятельные транспортные отрасли народного хозяйства – Единые нефтегазодобывающие системы страны. Развитие сети трубопроводов опережало темпы добычи нефти и газа.

Было введено в действие 329 тыс. км трубопроводов, в том числе 195 тыс. км магистральных; 324 нефтеперекачивающих и 660 компрессорных станций; 31 подземное хранилище газа с активной емкостью 81 млрд куб. м и суточным отбором 440 млн куб. м, газоперерабатывающие заводы общей мощностью 41 млрд куб. м перерабатываемого газа в год. В начале 1980-х годов отрасль уже

располагала потенциалом, делавшим реальностью переход к строительству многониточных систем трубопроводов. К этому периоду мы обладали мощной техникой и производственными коллективами, укомплектованными отличными специалистами. У нас был опыт и научные идеи, вселявшие уверенность в успех перехода к качественно новой в организационном смысле фазе трубопроводного строительства.

Переход к сооружению систем повлиял на темпы трубопроводного строительства – они возросли в 1,5 раза.

Соответственно, ускорилась окупаемость трубопроводного транспорта. Сооружение мощных газопроводных систем в одном коридоре было реализовано впервые в мировой практике. Отечественное трубопроводное строительство обрело новое качество и заняло лидирующее положение в мире.

В строительстве оказалось возможным обходиться на порядок меньшим числом работающих. Уже на системах газопроводов с севера Тюменской области в центр страны экономический эффект новой стратегии, по минимальной оценке, составил 2,5 млрд долларов. Реально он выше, поскольку не учтена стоимость досрочной поставки газа, что серьезно его корректирует.

Только из северных районов Тюменской области была проложена 21 газовая магистраль, 18 из них – диаметром 1420 мм, и 5 нефтяных магистралей диаметром 1020–1220 мм.

Из 142 тыс. км построенных магистральных газопроводов 55 тыс. км были сооружены из труб диаметром 1420 мм.

Известно, насколько это было непросто.

Сложность строительства компрессорной станции также известна.

В нефтегазодобывающих районах построены десятки современных городов. Среди них Октябрьский и Нефтекамск в Башкирии; Альметьевск и Лениногорск в Татарстане; Урай, Надым, Новый Уренгой, Ноябрьск, Когалым, Сургут, Нефтеюганск, Нягань, Белоярский в Тюменской области; Отрадный в Самарской области; Вуктыл, Ухта, Усинск в Коми АССР; Небит-Даг в Туркмении и др. В этих городах введены в эксплуатацию жилые дома общей площадью 31 млн кв. м, школы на 35 тыс. учебных мест, дошкольные учреждения на 201 тыс. мест, поликлиники на 45 тыс. посещений и другие объекты.

Созданные мощности обеспечили годовую добычу в конце 1980-х годов 624 млн т нефти (включая газовый конденсат) и 815 млрд куб. м газа, что больше, чем в 1970 году, соответственно в 1,8 и 4,2 раза.

СССР прочно занимал первое место в мире по ежегодной добыче нефти и газа.

Экспорт нефти и нефтепродуктов с 1970 года возрос в 2 раза, а газа – почти в 30 раз.

Грузооборот всех видов транспорта СССР увеличился в 2 раза, а трубопроводного транспорта – в 6,4 раза и достиг 32,2% общего грузооборота в стране. Необходимо отметить, что в США на этот период он составлял только 18,5%.

Миннефтегазстроем СССР решались и зональные строительные задачи. Сооружены крупные объекты автомобилестроения – заводы-спутники КАМАЗа, ВАЗа, предприятия ма-

шиностроения, химической индустрии, фарфоро-фаянсовые заводы, хлопкопрядильные фабрики и другие предприятия легкой промышленности. Выполнены значительные объемы работ на объектах, составляющих материальную базу агро-промышленного комплекса. Сданы в эксплуатацию крупные предприятия для пищевой и мясо-молочной промышленности – заводы, комбинаты, холодильники. Для сельского хозяйства построены животноводческие комплексы, тепличные комбинаты, водоводы и др.

Сооружен крупный народно-хозяйственный комплекс – магистральный аммиакопровод Тольятти – Одесса протяженностью 2400 км. По этой магистрали ежегодно можно транспортировать 2,5 млн т жидкого аммиака – ценнейшего химического удобрения. Эта уникальная по техническому решению автоматизированная система могла обеспечить жидким аммиаком многие сельскохозяйственные районы РСФСР и Украины.

В отрасли было создано новое суспензионное топливо на основе воды и угля. Была разработана технология его производства, транспорта и сжигания.

Был построен и введен в эксплуатацию углепровод Белово – Новосибирск протяженностью 262 км диаметром 530 мм, производительностью 3 млн т сухого угля.

Коллективы отрасли успешно работали за рубежом. Было выполнено более 50 контрактов по нефтегазовым объектам в 17 странах. Это Иран, Ирак, Нигерия, Ангола, Алжир, Афганистан, Куба, Финляндия, Йемен, Ливия и др.

На международном рынке отрасль была конкурентоспособна, особенно в трубопроводном строительстве. Наши услуги высоко котировались, а конкуренты относились к нам с должным профессиональным уважением.

Миннефтегазстрой осуществлял крупное интеграционное строительство со странами – членами Совета экономической взаимопомощи. В некоторые годы на наших объектах работало до 60 тыс. человек из этих стран.

Значительно была укреплена производственная база отрасли, в развитие которой вложено более 25 млрд долларов.

Последние годы перед развалом Советского Союза мы ежегодно строили 20–21 тыс. км трубопроводов в год. Столько же трубопроводов по пропускной способности строили все остальные страны, вместе взятые.

В трубопроводном строительстве мы работали на мировом уровне, а в сооружении трубопроводных систем большого диаметра были признанными лидерами.

За всеми этими достижениями Миннефтегазстрой СССР – огромный труд 500-тысячного коллектива.

Необходимо отметить, что отрасль не есть нечто замкнутое, развивающееся само по себе. Отрасль не сложилась бы в ее возможностях, потенциале, если бы она была изолирована от общего технического прогресса в стране. Параллельно с нами развивалась металлургия. Осваивались новые марки стали, становились реальностью трубопроводы новых диаметров.

Развивалась химическая промышленность. Она предоставила новые материалы для изоляции трубопроводов. Развивался транспорт – были созданы машины, открывшие совершенно новые возможности как в повышении грузо-

подъемности и надежности, так и в использовании в экстремальных природных условиях.

Все, что стало для нас возможным в 1970-е и 1980-е годы в сооружении объектов нефтяной и газовой промышленности и в развитии отрасли, базировалось, как на фундаменте, на потенциале всех отраслей промышленности страны, всей науки, включая академическую.

Становление отрасли шло комплексно по разным направлениям вместе с прогрессом всей отечественной науки и промышленности.

Хочу особо подчеркнуть – в создание объектов нефтяной и газовой промышленности СССР вложен огромный и целенаправленный труд коллективов газовиков и нефтяников.

Мы ежедневно чувствовали поддержку транспортников, металлургов, химиков, машиностроителей, энергетиков, лесников, партийных и советских организаций, средств массовой информации и др.

В чем видели свое удовлетворение трудящиеся отрасли? Во-первых, в том, что наша страна занимала первое место в мире по ежегодной добыче нефти и газа. Во-вторых, в Советском Союзе имелось 300 тыс. км магистральных, примерно столько же промысловых и разводящих трубопроводов. Эта единая мощная система пронизала страну, как кровеносные сосуды, подавая нефть и газ от месторождений к потребителям за тысячи километров. Эта система давала свет, тепло, сырье промышленности. Можно без преувеличения сказать – ее бесперебойная работа обеспечивала стабильное развитие народного хозяйства. Это – достижение и потенциал нашего государства.

Нам еще предстоит осмыслить и век XX, и нашу жизнь в нем, чтобы взять все лучшее в век XXI и избежать в будущем ошибок прошлого.

К сожалению, в последние годы ушедшего века был сознательно разрушен Союз Советских Социалистических Республик. Осуществлена смена социально-политического строя.

Разрушительная волна прошла и по создававшемуся годами топливно-энергетическому комплексу. Государственный контроль над ним был практически сведен к нулю.

Горько сознавать и то, что с развалом Советского Союза была утрачена крупнейшая в стране и мире специализированная строительная отрасль и ее штаб – Миннефтегазстрой СССР..

...Создание топливно-энергетического комплекса Советского Союза – это, бесспорно, самый крупный проект прошлого века в мире. И все работники Миннефтегазстрой СССР могут по праву гордиться своим непосредственным участием в его реализации.

Многих участников крупных строек уже нет с нами, но многие еще живы – низкий поклон им за их доблестный и самоотверженный труд на благо нашего Отечества. Желаю всем ветеранам здоровья и благополучия в жизни.

Убежден, что дела коллектива Миннефтегазстрой СССР и имена людей, проложивших непростой путь к большой нефти и газу, не подлежат забвению и забыты не будут.

Также убежден и в том, что опыт строительства объектов нефтяной и газовой промышленности СССР будет востребован потомками и полезен нашей Родине.

ЭВОЛЮЦИЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ ОБ ОСВОЕНИИ АРКТИКИ И СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКЕ

Альбина Ивановна Тимошенко

СТАРШИЙ НАУЧНЫЙ СОТРУДНИК СЕКТОРА
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИСТОРИИ
ИНСТИТУТА ИСТОРИИ СО РАН,
КАНДИДАТ ИСТОРИЧЕСКИХ НАУК



В ТЕЧЕНИЕ СТОЛЕТИЙ ПРЕБЫВАНИЯ РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВА В АРКТИКЕ ЕГО ОТНОШЕНИЕ К НЕЙ СИЛЬНО ТРАНСФОРМИРОВАЛОСЬ: ОТ ОТНОСИТЕЛЬНО ПАССИВНОГО И ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО К АКТИВНО СОЗИДАТЕЛЬНОМУ. В ПАНОРАМЕ ВЕКОВ АРКТИЧЕСКИЕ ТЕРРИТОРИИ ПРЕДСТАВЛЯЛИ ВСЕ БОЛЬШУЮ ЦЕННОСТЬ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ. ОСОБЕННО ЯРКО ЭТО ПРОЯВИЛОСЬ В ПОСЛЕДНЕЕ СТОЛЕТИЕ. НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ПОЗВОЛИЛИ ЛЮДЯМ АКТИВНЕЕ ВНЕДРЯТЬСЯ В ВЫСОКОШИРОТНЫЕ РАЙОНЫ ЗЕМЛИ, ИЗУЧАТЬ ИХ И ИСПОЛЬЗОВАТЬ В РАЗЛИЧНЫХ СФЕРАХ СВОЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.

Россия с древнейших времен присутствовала на арктических территориях и оценивала их как неотъемлемую часть государства, но долгое время относилась к ним достаточно пассивно. Интересам России с севера практически никто не угрожал. Моря, покрытые льдом, являлись естественной границей государства, которую трудно было преодолеть. Поэтому российское правительство вплоть до начала XX века особенно не задумывалось о степени защиты Арктики от агрессивных соседей. В то же время по возможности использовало природные богатства Севера в целях пополнения казны.

Общепризнано, что первые научные идеи, связанные с осмыслением и оценкой значимости арктических пространств для государственного развития, принадлежат М.В. Ломоносову. Ученый-патриот пытался убедить власти в перспективности изучения и освоения Российского Севера. Он рассматривал Арктику и Северный Ледовитый океан не только как кратчайший путь вдоль границ России, но и как природно-сырьевой потенциал, который может послужить многим поколениям россиян. Его идеи реализовывались в экспедиционных исследованиях не только XVIII века, но и XIX и начала XX, когда происходил активный раздел мира на сферы влияния между экономически сильными государствами. В связи с ростом в мире научно-технических возможностей возникала необходимость защиты национальных интересов России в Арктике.

Со второй половины XIX века на российские северные территории стали активно посягать представители разных государств, и не только приарктических. Вначале преобладали частнособственнические коммерческие интересы, но затем ряд правительств, преимущественно стран Северной Европы, стали строить свои геополитические планы, связанные с изучением Арктики и освоением Северного морского пути. Кроме того иностранные торговцы и предприниматели, пользуясь нечетко обозначенными границами на севере, постоянно вторгались на российскую территорию. Они могли заниматься несанкционированной вырубкой лесов, добычей морского зверя и рыбы, торговали с местным населением; на основе неэквивалентного обмена получали ценнейшие меха, тюлений жир, моржовый клык и т.д. На Кольском п-ове и в Архангельской губернии наиболее частыми гостями были шведы, англичане, норвежцы, на восточных рубежах – американцы и японцы.

Российское правительство было вынуждено реагировать на происходящее, хотя и не планировало пока значительных вложений в организацию своих северных территорий и Северного морского пути. На этот счет было много причин, в том числе и финансовых, которые часто находились на первом плане в обустройстве такого пространного государства, как Россия. В развитии транспорта приоритет отдавался железнодорожному строительству. Вместе с тем беспокоил интерес к российской Арктике со стороны других государств. Поэтому вопросы, связанные с изучением навигации в северных морях, созданием кораблей, способных преодолевать ледовые пространства, периодически обсуждались в правительстве, особенно во времена С.Ю. Витте, который и сам придавал большое значение освоению Российского Севера не только с точки зрения экономического

развития государства, но и, главное, для военно-стратегического укрепления его рубежей. Он пытался инициировать вопросы строительства железных дорог на Кольском п-ове, создания там российских военных и торговых портов.

Летом 1894 года С.Ю. Витте по поручению императора Александра III совершил поездку на Мурманское побережье с целью подыскать не замерзающую в течение года гавань, пригодную для строительства торгового порта, где также сможет дислоцироваться северная эскадра российского военно-морского флота. По его предложению к 1899 году здесь, в Екатерининской бухте, были созданы портовое хозяйство и г. Александровск. Военно-морская же база по приказу императора Николая II была построена на Балтийском море, в Либаве (ныне латвийский город Лиепая), что было названо Витте, уже находившимся в отставке, легкомысленным и злополучным решением, так как оно не давало России выхода в открытое море, который вскоре стал крайне необходимым во время войны с Японией¹.

В 1894–1898 годах были построены железные дороги Вологда – Архангельск, Пермь – Вятка – Котлас, проектировались дороги на Мурманское побережье. Большое значение придавалось освоению Северного морского пути, были начаты гидрографические исследования его западного участка под руководством известного русского полярника А.П. Вилькицкого. В 1897–1899 годах по инициативе С.Ю. Витте были выделены государственные средства для строительства первого российского ледокола “Ермак” по проекту адмирала С.О. Макарова, на котором планировалось осуществлять плаванья в высоких широтах.

В этот период консультантом российского правительства по научно-техническим вопросам часто выступал Д.И. Менделеев. Он также поддерживал стремление правительства осваивать северные территории России и Северный морской путь и даже сам готовил экспедицию через Северный полюс в Берингов пролив. С этой целью он 14 ноября 1901 года на имя С.Ю. Витте отправил докладную записку “Об исследовании Северного полярного океана”, в которой настоятельно просил разрешить ему использовать ледокол “Ермак” для поиска возможных путей на Дальний Восток через северные моря. В своей записке в российское правительство он писал: “Желать истинной, то есть с помощью кораблей, победы над полярными льдами Россия должна еще в большей мере, чем какое-либо другое государство, потому что ни одно не владеет столь большим протяжением берегов в Ледовитом океане, и здесь в него вливаются громадные реки, омывающие наибольшую часть империи, мало могущую развиваться не столько по условиям климата, сколько по причине отсутствия торговых выходов через Ледовитый океан. Победа над его льдами составляет один из экономических вопросов будущего северо-востока Европейской России и почти всей Сибири, так как лес, хлеб и другие тяжелые сырые материалы отдаленных стран могут находить выгодные пути сбыта у себя в стране и во всем мире только по морю. Но и помимо большого экономического значения военно-морская оборона страны должна много выиграть,

1. Витте С.Ю. Избранные воспоминания. 1849–1911. Т. 1. М., 1997. С. 311–315.

когда можно будет – без Суэцкого или иных каналов теплых стран – около собственных своих берегов переводить военные суда или хотя бы часть их из Ледовитого океана в Великий и обратно, ибо Россия там и тут должна держать сильный флот для защиты своих жизненных интересов”².

Ученый достаточно четко обозначил все российские проблемы в Арктике, которые не утратили своей актуальности и по сей день. Однако в тот период он получил отказ в организации своей экспедиции, в том числе и от Витте, который хотя и понимал значимость решения арктических проблем, но не поддержал Менделеева в его стремлении путешествовать через Северный полюс. По-видимому, в правительстве было много иных проблем, более насущных, а может быть, ему просто не хотелось подвергать испытаниям человека в преклонном возрасте, хотя и большого энтузиаста своего дела.

Д.И. Менделеев был крайне огорчен отказом, обращался за поддержкой к адмиралу великому князю Александру Михайловичу, курировавшему государственное управление торговым мореплаванием России, но также не получил поддержки. Он и несколько позже в своих трудах неоднократно подчеркивал высокую значимость исследования северных территорий и Северного морского пути для настоящего и будущего страны. Например, в 1904 году в “Заветных мыслях” он писал, что Россия обязательно должна победить полярные льды, но это может случиться, видимо, тогда, “когда побережья сибирских рек густо заселятся и когда для богатств громадного края будет необходим морской выход”³. Однако при жизни Менделеева в правительстве России его мнение не было оценено в полной мере и не получило поддержки, и только через несколько десятилетий, уже в советское время, идеи, высказанные ученым, начали активно реализовываться. По-видимому, Д.И. Менделеев просто несколько опередил свое время, разрабатывая проекты по освоению Арктики и Северного морского пути.

С началом Первой мировой войны, когда значение регулярного плавания по северным морям еще более возросло, в российском правительстве, надо полагать, уже присутствовало осознание того, что Арктику необходимо изучать и осваивать. По крайней мере, внимание было привлечено к проблемам Северного морского пути. В 1916–1917 годах в рамках деятельности Всероссийского военно-промышленного комитета и Министерства торговли и промышленности предпринимались попытки организации грузоперевозок по морям Северного Ледовитого океана, строительства портов в устьях Оби и Енисея. Однако крупных и определенных результатов не было получено, хотя об освоении арктических пространств много говорилось как о жизненной потребности Российского государства.

После заключения Брестского мира в 1918 году советское правительство заинтересовалось проведением так называемых карских экспедиций, которые могли послужить для вывоза хлеба и экспортных товаров из Сибири, но военные действия, развернувшиеся на северных территориях,

не позволили их организовать. Также колчаковское правительство предпринимало попытки использовать Северный морской путь в своих целях. Его намерения поддерживались сибирской областной общественностью и предпринимателями, но организованный весной 1919 года Комитет Северного морского пути при министерстве торговли и промышленности белого сибирского правительства в первую очередь решал проблемы военных. Армия под командованием А.В. Колчака остро нуждалась в вооружении, боеприпасах, обмундировании и пр. Все это планировалось получить из-за границы в обмен на сибирские товары.

Самый результативный этап в развитии российской государственной политики в отношении освоения Арктики и Северного морского пути связан с советским периодом. Советская власть с первых дней существования признала Арктику областью своих стратегических и геополитических интересов. Без нее не мыслилась территориальная целостность огромной страны, находящейся одновременно на двух континентах и занимавшей значительную часть суши Европы и Азии. Северный морской путь являлся самым коротким между западной и восточной оконечностью России. Кроме того, привлекали уже известные и разнообразные природные ресурсы, в том числе и минерально-сырьевые. Советское правительство не только использовало предшествующий опыт, но и продвигало новые научно-технические и организационные идеи. Государственная собственность на все ресурсы и средства производства, планомерное управление социально-экономическим и политическим развитием из единого центра позволяли решать такие крупные общенациональные проблемы, как освоение Арктики.

В 1920-е годы в основном дипломатическим путем были определены северные границы СССР. В 1926 году было принято постановление Президиума ЦИК СССР “Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане”. В нем записано, что все земли и острова, которые открыты или могут быть открыты в секторе, прилегающем к северному побережью России до Северного полюса, принадлежат СССР. С запада и востока границами являются меридиальные линии, проведенные к точке Северного полюса от крайней северо-западной части тогдашней материковой территории страны (п-ов Рыбачий) и до линии разграничения между Россией и США в Беринговом проливе⁴.

Одним из важных аспектов государственной деятельности на Севере являлось продолжение научно-исследовательских изысканий в Арктике, которые были необходимы как для развития транспорта и принятия стратегических решений, так и для общего хозяйственного роста, изучения природных возможностей развития северной экономики. Изучение минерально-сырьевых ресурсов северных районов, начатое во времена царского режима, было продолжено советским правительством. В 1918–1919 годах, в условиях Гражданской войны и интервенции, предпринимались меры по изучению Печорского угольного бассейна, Ухтинского месторождения нефти на Европейском Севере.

2. Менделеев Д.И. Избранные труды. М., 2010. С. 478.

3. Там же. С. 223.

4. Собрание законов СССР. 1926. №32. Ст. 203.

24 июня 1919 года было принято постановление Совета Народных Комиссаров (СНК) об отпуске 5 млн рублей на постройку грунтовой дороги Половинка – Ухта протяженностью более 180 верст, соединяющей Ухту с судоходной р. Выгедой, что являлось важнейшим мероприятием для подготовки освоения нефтяных месторождений. В плане ГОЭЛРО намечался целый комплекс изыскательских работ на Севере, которые хоть и касались в основном поиска местных топливных и энергетических ресурсов, но проводились комплексно, по всем правилам геологической разведки и давали новые знания как в плане геологического изучения северных территорий, так и нахождения там полезных ископаемых⁵.

С 1920 года была возобновлена работа Комитета Северного морского пути, главной задачей которого стала организация Карских обменных экспедиций. До 1923 года Комитет считался отделом Сибревкома, затем стал органом Наркомата торговли СССР. В 1928 году он был реорганизован в Северо-Сибирское государственное акционерное общество “Комсеверпуть” с функциями не только торговли, но и промышленного строительства, подготовки и вывоза экспортных грузов из Сибири по речным системам, в частности зерна, леса и продуктов деревообработки, продуктов зверобойного и рыбного промыслов и т.д. Эта организация, будучи территориально-комплексной сыграла важную пионерную роль на севере Сибири. Она, кроме своих прямых обязанностей по доставке грузов к портам побережья Северного Ледовитого океана, активно занималась хозяйственной деятельностью: заготовкой и сплавом леса по сибирским рекам, строительством лесопильных заводов. Деятельностью этой организации были созданы речной и морской порты в Игарке, строились Усть-Енисейский и Новый порт на Оби, а также разрабатывались графитовые месторождения на Таймыре, угольные на Нижней Тунгуске. Сотрудники “Комсеверпути” занимались просветительской работой с коренным населением Севера, снабжали всем необходимым многочисленные северные фактории, организовывали зверобойный и рыбный промыслы. В 1928 году в Усть-Енисейске был построен крупный по тем временам рыбоконсервный завод и даже имелись сельскохозяйственные предприятия для обеспечения работников предприятий акционерного общества и местного населения продовольствием.

Правительством поддерживалось использование технических новшеств в Арктике. В навигацию 1924 года впервые проведение грузовых судов по Северному морскому пути сопровождалось ледовой авиаразведкой. Летчик Б. Чухновский по мере продвижения судов Карской экспедиции выполнял разведку льдов и сообщал возможности прохождения судов. Позже участие самолетов и ледоколов в проводке грузовых судов стало обычным делом и своеобразным советским ноу-хау в технологии мореплавания во льдах Арктики, которое было высоко оценено в мире, особенно после спасения в 1928 году экспедиции У. Нобиле, проходившей на дирижабле “Италия”. Советские полярники приняли активное участие в поисках потерпевшего крушение дирижабля и спасении членов его экспедиции. Это

стало возможным благодаря использованию одновременно ледокола “Красин” и самолета, который указывал ледоколу оптимальный путь во льдах. Оценивая операцию по спасению экспедиции У. Нобиле, известный полярный исследователь Ф. Нансен написал: “Возникает вопрос: почему это удалось русским? Их новшество (ледокол в сочетании с самолетом) и отличная организация работ сделали невозможное возможным”⁶.

Растущий грузооборот Карских экспедиций делал их, несмотря на значительные затраты, экономически оправданными. Карский морской путь постепенно утрачивал экспедиционный характер и превращался в обычную водную магистраль, по которой совершали в навигационный период путь туда и обратно сразу несколько групп транспортных судов. За счет государственных средств в СССР удалось морские транспортные операции в Арктике превратить в крупное предприятие общенационального значения, в котором объединялись усилия моряков, гидрографов, ученых, связистов, летчиков и др. Опыт 1920-х годов показал, что для освоения арктических пространств, в том числе и Северного морского пути, нужны образованные и специально подготовленные отечественные кадры, по-военному ответственные и патриотически настроенные.

Государственный интерес к развитию перевозок по Северному морскому пути объяснялся их большой экономической эффективностью. Они позволяли перемещать на большие расстояния объемные сырьевые грузы, которые шли на экспорт, сравнительно без больших затрат. Ими не загружался более дорогой железнодорожный транспорт. Развитие перевозок стимулировало хозяйственную жизнь в северных районах, которая в военные годы значительно замедлилась. Возможность вывоза курейского графита способствовала разработке его месторождений. Вывоз лесоматериалов стимулировал развитие лесной промышленности. На Енисее было построено три лесопильных завода. В 1924–1926 годах вывоз леса был главной и самой прибыльной частью сибирского экспорта. Уже в 1925 году Северный морской путь занимал первое место в снабжении товарами промышленного производства всей Западной Сибири и Якутии. Поступая в конце лета на склады морских портов, они затем по речным путям и по зимнику гужом доставлялись в самые глухие сибирские уголки. Карские экспедиции с 1921 по 1934 год выросли по количеству занятых судов в 5,6 раза, а по количеству перевезенных грузов – почти в 9 раз. Если в 1921 году в этих экспедициях было занято 5 судов, перевезших 13,3 тыс. т грузов, то в 1934 году было задействовано 28 судов с экспортной загрузкой 115,6 тыс. т грузов. Значительно удлинился навигационный период. Он в Новом и в Игарском портах в 1927 году равнялся 16 дням, в 1929 году – 40 дням, а в 1934 году достиг 54 дней⁷.

Менее активно развивалось восточное направление перевозок. Здесь были более сложные природные условия навигации. Кроме того, и в принципе грузооборот на северо-востоке страны в силу слабого хозяйственного развития

5. План ГОЭЛРО. М., 1955. С. 220–242.

6. Цит. по: Арикайнен А.И. Транспортная артерия Советской Арктики. М., 1984. С. 71.

7. Сибирская советская энциклопедия. Т. 4. Новосибирск, 1934. С. 811.

территории в 1920-е годы не мог быть значительным. Удовлетворялись потребности в перевозках лишь небольших промысловых компаний, и по заданиям правительства организовывались ежегодные коммерческие рейсы из Владивостока на Колыму для снабжения золотых приисков и полярных станций. Здесь навигационно-гидрографическое и научное обеспечение мореплавания было гораздо слабее, чем на западном участке Северного морского пути. Суды плавали самостоятельно, без ледокольного сопровождения, отсутствовала авиационная разведка состояния льдов.

В годы первых пятилеток больше внимания получил Европейский Север. Здесь еще до революции сложилось крепкое экономическое основание. Сказывалась близость столичного центра и развитых в промышленном отношении регионов страны. В годы НЭПа довольно быстро произошло восстановление транспорта, рыбной и лесной промышленности. Поэтому уже во второй половине 1920-х годов Госплан СССР смело намечал строительство новых промышленных и энергетических предприятий, транспортных коммуникаций. Азиатский Север пока рассматривался в своей экономической потенции. Там планировалось только развитие лесной промышленности. Известные месторождения угля и руд цветных и черных металлов предполагались для освоения в будущем.

В декабре 1932 года СНК СССР принимает решение о создании на правах наркомата Главного управления Северного морского пути (Главсевморпути), в задачу которого входило «проложить окончательно Северный морской путь от Белого до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути»⁸. В марте 1933 года новой организации были переданы все активы Северо-Сибирского акционерного общества «Комсеверпуть» не только на побережье Северного Ледовитого океана, но и в глубине сибирской территории: на реках и в портовых городах. В связи с этим создавались три новых хозяйственных треста (Якутский с центром в Якутске, Таймырский с центром в Игарке и Ямальский с центром в Обдорске (г. Салехард), перед которыми ставилась задача подготовки грузов, угольных баз и портов, осуществление различных хозяйственных мероприятий, в том числе и снабжения местного населения продовольствием, лекарствами и промышленными товарами, а также производственно-промысловым инвентарем и вооружением.

Управление «Главсевморпуть» объединило в рамках своей деятельности все работавшие ранее в Арктике организации, принадлежавшие к разным ведомствам, в том числе и Арктический институт, который исследование Северного морского пути обозначил своей главной научной задачей, имеющей государственное значение. Директор института О.Ю. Шмидт возглавил новую организацию.

В 1935–1936 годах состоялся целый ряд высокоширотных плаваний на ледоколах «Садко», «Седов», «Малыгин», «Красин». В 1936 году ледокол «Литке» успешно перевел с запада на восток по арктическим морям два эсминца. Проведение этой экспедиции под руководством О.Ю. Шмид-

та показало, что Северный морской путь может иметь не только транспортное, но и важное военно-оборонное значение. Опыт был использован в годы Великой Отечественной войны при переводе военных судов с востока на запад.

Во второй половине 1930-х годов получила большое развитие полярная авиация. В эти годы она сложилась в самостоятельную отрасль со своими особыми задачами, с опытными летчиками-полярниками, способными решать сложные и специфические задачи в условиях воздушных перелетов в Арктике. К 1941 году в распоряжении «Главсевморпути» имелись регулярно действовавшие авиалинии: Тюмень – Салехард, Красноярск – Диксон, Тикси – Анадырь. В Красноярске действовал авиаремонтный завод, а в Николаеве – школа полярных летчиков.

Строительство мощных морских ледоколов, способных покорять арктические льды, началось в СССР в 1936 году с постройки ледокола «Сибирь» мощностью около 12 тыс. л.с. С тех пор страна стала занимать ведущее место в мировом ледоколостроении. К началу 1950-х годов СССР стал лидером по производству мощных ледоколов (более 25 тыс. л.с.) для проводки судов в арктических и других замерзающих морях. Наиболее крупным достижением советского ледоколостроения явилась постройка в 1959 году первого в мире ледокола с энергетической установкой на ядерном топливе – атомохода «Ленин».

В 1930-е годы деятельность Главсевморпути распространялась на огромной территории – от о-вов Шпицберген и Новая Земля до Чукотки. Из года в год увеличивалось его государственное финансирование. Если в 1933 году оно составляло 18 млн рублей, то в 1937 году – 400. В итоге за пятилетие затраты государства на деятельность Главсевморпути составили 922 млн рублей. Общая сумма капитальных вложений за пятилетие составила 465 млн рублей, увеличившись с 26,4 млн рублей в 1933 году до 164,5 млн рублей в 1937 году. Из них 1/3 была направлена на развитие морского транспорта, в том числе на строительство ледокольного флота. Более 1/5 вложений пошло на создание полярной авиации. При этом оборудовались и пассажирские авиалинии Омск – Салехард, Красноярск – Игарка, Якутск – Тикси⁹.

Вместе с тем необходимо отметить, что деятельность государства по изучению и освоению Арктики в 1930-е годы была гораздо шире и объемнее, чем просто деятельность Главсевморпути. Усилиями многих других ведомств создавался новый облик Арктики, проводилось ее изучение: исследование особенностей климата, различных природных ресурсов, животного и растительного мира, активно пополнялись геологические знания. На Кольском п-ове были открыты запасы апатита – «камня плодородия», в бассейнах Ухты и Печоры обнаружены промышленные запасы нефти и каменного угля. На Колыме и Индигирке советские геологи открыли новые месторождения золота, которые стали основой для создания здесь уже в 1930-е годы крупных золотодобывающих предприятий. Велись разведки на нефть. В бассейне р. Яны и в районе р. Певек добывалось олово и другие ценные ископаемые, которые вывозились Северным морским путем.

8. Летопись Севера. Т. 7. М., 1975. С. 9.

9. Там же. С. 16.

В 1930-е годы в Арктике впервые в российской государственной практике стала разрабатываться военно-стратегическая программа, основным содержанием которой стало создание Северного военного морского флота. Его необходимость осознавалась российским правительством еще в конце XIX века, в годы Первой мировой войны, но проблема решалась очень трудно. Реальные действия были предприняты советским правительством с завершением строительства Беломоро-Балтийского канала, который соединил Белое и Балтийское моря, дал выход из Балтики в Северный Ледовитый океан, а через речные системы стал возможным и выход в Черное и, соответственно, Средиземное море, что в военно-стратегическом отношении сразу же было оценено очень высоко.

По данным историка Ю.Н. Жукова, сразу же после пуска в эксплуатацию Беломоро-Балтийского канала летом 1933 года советское правительство приняло решение о срочном возведении на р. Свирь, связывающей Ладожское озеро с Онежским, плотины для проводки судов с повышенной осадкой. Вскоре последовало решение комиссии обороны, подписанное К.Е. Ворошиловым, о переводе ряда военных судов из Балтийского моря в Белое и о базировании их в Мурманском порту. Вновь созданное объединение военно-морских сил было обозначено вначале Северной военной флотилией, позже через несколько лет стало основанием для создания Северного морского флота, который показал свою боеспособность в годы Великой Отечественной войны и в предвоенные годы мог охранять большую часть акватории Баренцева моря, подходы к Мурманскому побережью и горлу Белого моря¹⁰.

К 1941 году Северный морской флот имел свою главную базу Ваенга (ныне г. Североморск), а также базировался в Мурманске, Архангельске и других портах Заполярья, состоял из отдельного дивизиона эскадренных миноносцев из восьми кораблей, имел бригаду подводных лодок (15 судов), соединение сторожевых кораблей, тральщиков, заградителей и сторожевых катеров охраны водного района главной базы флота. Военно-воздушные силы флота насчитывали 116 самолетов – бомбардировщиков, истребителей и разведчиков. Береговая и противовоздушная оборона состояла из нескольких десятков батарей калибром до 180 мм. Северный морской флот располагал базами, аэродромами и подразделениями береговой обороны во всех важнейших пунктах Заполярья, имел налаженную службу наблюдения и связи.

В 1939–1940 годах Северный морской флот получил первое боевое крещение, участвуя в советско-финской войне. Военные события этого времени показали, что у СССР в Арктике существует океанический флот, способный отражать посягательства противника и обеспечивать оборону как акватории, так и островов и побережья.

Эффективность северной политики советского правительства была доказана в годы Великой Отечественной войны, когда промышленные предприятия и военные базы, построенные в предвоенные годы, смогли внести весомый вклад в победу над врагом, а Северный морской путь как транспортная магистраль стал еще более востребованным, чем в мирное время.

Государственная политика, заложившая основы социально-экономического и политического развития северных районов СССР и Северного морского пути, имела свое продолжение и в послевоенные годы, но рост напряженности в мире, начало холодной войны, образование блока НАТО не могли способствовать спокойной и мирной жизни в Советской Арктике. По всем видимым и невидимым причинам она рассматривалась как важный военно-стратегический объект. События прошедшей войны показали, что роль полярного бассейна в глобальных масштабах очень велика и с большой долей вероятности он и впредь может стать зоной боевых действий. А для дипломатии он уже стал таковым. Поэтому государственная политика СССР в Арктике в послевоенный период в основном учитывала данные реалии.

Главным конкурентом СССР в Арктике и в мире становятся США, которые развернули большую деятельность по усилению и совершенствованию своего военно-политического потенциала, направленного в первую очередь против СССР. На Аляске еще в 1930-е годы развернулись военные приготовления якобы против агрессивных действий Японии. Вхождение США в войну с Японией в декабре 1941 года дало толчок стремительному строительству военно-морских и военно-воздушных баз, сооружению Аляскинского шоссе, соединяющего штат с освоенными районами Канады и США, созданию транспортной, энергетической и другой инфраструктуры, расширению разнообразных исследований территории. Всего в 1941–1945 годах на обустройство Аляски было затрачено свыше 1,25 млрд долларов. Здесь были размещены до 150 тыс. солдат и офицеров¹¹.

В послевоенные годы военное строительство не сократилось. Продолжали очень активно сооружаться дороги, самые современные аэродромы, реализовывались различные инициативы экономического порядка. США возобновили начатые в годы войны полярные плавания как в восточной зоне Арктики у берегов Аляски, так и на западе от Гудзонова залива в Атлантику по Северо-Западному проходу.

В рамках деятельности НАТО проявляли свою активность в Арктике и другие страны, такие как Англия, Норвегия, Дания и др. Они в секретном режиме создавали по всему северному периметру границ СССР свои военные базы, которые в условиях развития военной авиации и появления атомного оружия делали уязвимой практически всю территорию СССР.

Советское правительство было вынуждено адекватно реагировать на данные вызовы. С одной стороны, продолжать политику в плане регионального развития и его совершенствования, а с другой стороны, невозможно было уйти от реальности и не создавать в Арктике зоны военно-стратегического назначения. Трудно сказать, в какой степени соблюдался этот баланс целей и интересов, но ясно одно, что в государственной политике послевоенного времени они были очень тесно взаимоувязаны и не могли рассматриваться и решаться одно без другого.

Вторая половина XX столетия ознаменовалась все в большей степени увеличивавшимся социально-экономиче-

10. Жуков Ю.Н. Сталин: арктический щит. М., 2008. С. 320–321.

11. Агранат Г.А. Возможности и реальности освоения Севера: глобальные уроки. М., 1992. С. 153.

ским ростом арктических районов СССР, повышением их значимости как в народно-хозяйственной практике, так и в принятии политических решений. Все больший экономический вес приобретала азиатская часть Российской Арктики. Здесь активно разрабатывались месторождения наиболее ценных видов полезных ископаемых: золота, алмазов, олова и др. За полярным кругом развивался центр горнорудных разработок и цветной металлургии Норильск. Южнее строились мощнейшие Братская и Усть-Илимская ГЭС, которые составили энергетическую основу формирования Братско-Усть-Илимского ТПК, состоявшего из очень крупных энергоемких производств. В 1950–1960-е годы развернувшееся изучение природных ресурсов на севере Западной Сибири привело к открытию обширной нефтегазовой провинции, послужившей основой формирования здесь новой нефтегазодобывающей базы страны, которая к 1980 году поставляла примерно половину добычи нефти в СССР и 1/3 природного газа.

Развитие северных районов СССР получало все большее внимание в государственной политике по мере увеличения потребностей народно-хозяйственного комплекса страны в сырьевых и энергетических ресурсах. Кроме того, продукция, полученная на Севере, составляла основу для экспортных операций страны. Если за период до 1960 года в хозяйство Севера было вложено немногим более 14 млрд рублей, то за период 1960–1980 годов – свыше 100 млрд рублей. Промышленность, и в первую очередь отрасли специализации экономики Севера, развивались более быстрыми темпами, чем союзные и республиканские. В результате росла доля и значимость северных районов в промышленном производстве страны. Рост валовой продукции промышленности Севера наиболее нагляден по национальным республикам и округам. Так, в Якутской АССР она за 20-летие увеличилась в 4,1 раза, в Коми АССР – в 2,7, в Карельской АССР – в 1,8, Ханты-Мансийском автономном округе – в 36,8, в Ямало-Ненецком – в 27,4, в Эвенкийском – в 9,7 раза¹².

В последние десятилетия советского периода основу стратегического социально-экономического планирования в СССР составляло стремление к разработке и реализации целевых программ, направленных на создание территориально-производственных комплексов, в том числе и в Арктическом регионе, который в постсоветский период сразу же стал предметом дележа. Новоявленные отечественные и иностранные предприниматели активно стремились получить наиболее эффективные части бывшей советской экономики. При поддержке заинтересованных лиц в государственном управлении акционировались, а затем расчленились и приватизировались Норильский горно-металлургический комбинат, наследство советских нефтяных и газовых главков на севере Западной Сибири, якутские алмазы и др. В 1990-е годы государство практически отказалось от решения социальных и экологических проблем на северных территориях, оставив население городов и рабочих поселков без поддержки, которая в течение многих лет, связанных с реализацией советских освоительских программ на северных территориях, являлась гарантией их социального и экономического благополучия.

Ослабление государственного влияния России в Арктике в 1990-е годы кроме внутренних проблем породило и внешние. Многие мировые державы, и не только приарктические, стали претендовать на бывшие советские территории, добиваться изменения сложившихся границ и взаимоотношений в Арктике, расширять там свое экономическое и политическое присутствие, стремиться к интернационализации Северного морского пути и т.д. Особенно старались потеснить Россию в Арктическом регионе страны НАТО. Они откровенно наращивали здесь свой военный и стратегический потенциал, рассматривали возможности создания баз, внедрения патрульных кораблей и целых авианосных комплексов, оснащенных специальными разведывательными самолетами и новейшими радиотехническими средствами.

Россия должна была адекватно реагировать на ситуацию и усиливать свои позиции в Арктике. Но лишь в 2000-е годы в ее внутренней и внешней государственной политике по отношению к арктическим территориям стали происходить реальные качественные изменения. В настоящее время мы наблюдаем, что российское государственное управление стремится восстановить свое бывшее влияние в Арктике, подтвердить право России как на акваторию, так и на сушу макрорегиона, на приоритетное использование Северного морского пути, пролегающего вдоль российского побережья.

В 2008 году Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым был рассмотрен и утвержден стратегический документ “Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу”, где северные территории страны обозначены как стратегический резерв не только для настоящего, но и будущего развития российской государственности. Национальными интересами России в Арктике обозначено стремление сохранить ее в качестве зоны мира и сотрудничества и в то же время стратегической ресурсной базы страны, обеспечивающей ее социально-экономическое развитие на длительную перспективу. Северный морской путь предполагается использовать в качестве “национальной транспортной коммуникации”. С одной стороны, как необходимое условие для развития российской экономики, в том числе и арктических и субарктических регионов, а с другой – для международного трансокеанического транзита¹³.

Национальные стратегические приоритеты были подтверждены и в другом важном государственном документе, принятом правительством России в августе 2010 года, – “Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года”. В нем в ближайшем 10-летию предполагается осуществление планов по интенсивной геологоразведке, освоению новых месторождений полезных ископаемых, восстановлению и развитию Северного морского пути, сохранению уникальной природной среды и культуры всех этносов, проживающих в Арктике, с условием повышения качества их жизни¹⁴.

Можно сказать, что в российской государственной политике последнего 10-летия обозначились амбициозные

12. Летопись Севера. Т. 11. М., 1985. С. 103.

13. См. подробнее: Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII – начале XXI века: сборник документов и материалов. Новосибирск, 2011. С. 291–299.

14. Там же. С. 301–310.

планы восстановления арктических позиций, в которые вошли многие идеи и разработки советского периода, подтверждающие необходимость комплексного развития арктических территорий как интегрированной части России в процессе реализации крупных государственных мероприятий. Например, планируется сформулировать и реализовать комплекс мер для экономического стимулирования формирования и воспроизводства трудовых ресурсов для реализации новых арктических проектов. Предполагается, что освоение новых территорий Арктики и Северного морского пути должно быть важнейшей государственной задачей, согласованной с программами социально-экономического развития всех субъектов Российской Федерации, особенно тех, которые расположены в относительной близости к Арктике, в так называемом северном поясе социально-экономического развития страны. Хочется надеяться, что эти намерения российского правительства осуществляются. По крайней мере, оно по-прежнему декларирует важность социального

и экономического развития восточных и северных регионов страны, и это постоянно подтверждают различные высказывания первых лиц государства.

Таким образом, можно заключить, что в течение столетий пребывания Российского государства в Арктике его отношение к ней сильно трансформировалось: от относительно пассивного и потребительского к активно созидательному. В панораме веков арктические территории представляли все большую ценность для государственного развития. Особенно ярко это проявилось в последнее столетие. Научно-технические возможности позволили людям активнее внедряться в высокоширотные районы Земли, изучать их и использовать в различных сферах своей деятельности. Россиянам в Арктике приходится действовать в условиях жесткой конкуренции. Поэтому нет альтернативы государственной политике развития Арктического региона, который представляет часть России как северной страны и определяет ее национальную безопасность.

РОССИЙСКАЯ АРКТИКА: ПАМЯТНЫЕ ДАТЫ

АВТОР-СОСТАВИТЕЛЬ Ю.К. БУРЛАКОВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ АССОЦИАЦИИ ПОЛЯРНИКОВ

100 лет экспедиции Г.А. Брусилова по Северному морскому пути

1912 – 1914 ГОДЫ

Задумав покорить Северный морской путь первым из россиян, лейтенант флота Г.Л. Брусилов уволился в 1910 году “по семейным обстоятельствам” из состава Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, выполнявшей ту же задачу, но с востока.

Испросив на службе годичный отпуск, Брусилов отправился в Англию, где купил паровую яхту “Пандора-II”. Средства на нее, как и на всю экспедицию (около 90 тыс. рублей), предоставили ему дядя Б.А. Брусилов и его жена А.Н. Брусилова, урожденная французская баронесса. В ее честь яхта получила новое имя – “Святая Анна”.

Судно покинуло Петербург 10 августа 1912 года, имея на борту несколько платных пассажиров в качестве туристов вокруг Скандинавии до Архангельска. Среди них выделим Ерминию Александровну Жданко, племянницу начальника Главного гидрографического управления М.Е. Жданко. Надо сказать, что очень быстро между ней и Брусиловым возникли близкие отношения, они понравились друг другу.

10 сентября шхуна оказалась в Александровске-на-Мурмане. Здесь к экипажу должны были присоединиться вахтенный офицер Андреев, гидролог Севостьянов и доктор. Совершенно неожиданно они прислали уведомление, что не могут ехать по семейным обстоятельствам. Заболевшего штурмана

Г. Баумана и трех матросов пришлось списать на берег. Все это ставило экспедицию под угрозу срыва. В этих условиях незаурядное мужество проявила Е.А. Жданко, решившая остаться на судне в качестве врача.

Таким образом, в окончательном виде экипаж состоял из 24 человек. Последний день в Александровске выдался тяжелым. Е.А. Жданко прикупала за свои деньги недостающие вещи, а к вечеру, когда пришла пора сниматься, оказалось, что вся команда пьяна, а на борту находится много посторонних. Брусилов вынужден был отойти от пристани и стать до утра на рейде.

15 сентября “Св. Анна” подошла к проливу Югорский Шар. Здесь, в селении Хабарово, оставили последние письма. По пути во Владивосток планировалась зимовка, Брусилов планировал ее в устье Лены. Но было уже слишком поздно – в Заполярье пришла зима, Карское море оказалось покрытым льдом. Пришлось взять курс на п-ов Ямал, рассчитывая на прибрежную полынью.

В течение двух недель путешественники боролись со льдами. Лед был толстым, но рыхлым настолько, что поддавался ломке длинными шестами и пешнями. Около его вокруг шхуны, команда подтягивалась при помощи шлюпки и ледовых якорей. Сил уходило много, а результаты были ничтожными. При этом погнули румпель, пришлось останавливать машину. Горизонт вокруг был закрыт льдами. Но к 3 октября ветер переменился и шхуна вышла на чистую воду. Правда, ненадолго. Снова началась борьба с шугой и полями, пока в середине месяца придрейфовали к западному побережью Ямала, севернее мыса Харасавэй (71° 45' с.ш.).

Брусилов взял с собой шесть человек и отправился с нартами на берег, чтобы найти подходящее место для зимовки. Из-за торопов и разводий дорога заняла почти сутки. Мороз достигал уже 10°C. На пологом берегу обнаружили немного плавника и свежие нартовые следы ненцев. На следующий день разведчики вернулись на судно.

Брусилов решил зимовать в этом месте. На берег вновь послали отряд для сбора плавника. Матросы снова видели следы присутствия оленеводов и даже небольшое стадо в полсотни голов. Однако штурман вскоре обнаружил, что шхуну несет вместе со льдами на север. Потеряв возможность построить дом из плавника на берегу, начали строить баню прямо на льду, рядом с судном. Стены возвели из двух рядов досок, между которыми насыпали разный мусор. Раз в неделю ее топили для мытья, второй раз для стирки. Команда расположилась в нескольких помещениях шхуны: на носу – кубрик на восемь человек и две каюты по два человека, на корме – салон и четыре двухместные каюты, на палубе – рубка для начальства.

В продолжение ноября вокруг шхуны неоднократно появлялись полыньи и слышался гул торосения, но около бортов лед был спокоен. Туман от полыней часто не давал возможности ориентироваться. К середине декабря в команде появились больные. Брусилов простудился на охоте, а у штурмана Альбанова и гарпунера Шленского обозначились признаки цинги, хотя продуктов было достаточно.

В конце января 1913 года на судне кончились стеариновые свечи, ввели ограничения на керосин и дрова. Керосина осталось всего 130 л, для безопасности его перелили

из бочки в несколько жестяных банок. Сильные морозы позволили выколоть винт и руль шхуны; лопасти сняли, выправили и установили вновь. Активно охотились на белых медведей: с 12 марта по 27 апреля, например, убили 21 зверя. На льду устроили копильню и наготовили большое количество колбас из медвежатины. Для страховки эти запасы грузили в шлюпки, которые стояли на льду вокруг судна на случай аварии, чем привлекали все новых зверей. Медвежьи шкуры солили, сворачивали и укладывали в пустой угольной яме.

2 мая вынесли на стуле из каюты больного Брусилова, положили на носилки и обнесли вокруг шхуны. Это случилось впервые после четырех месяцев лежания. Теперь здоровье командира пошло на поправку. В бинокль из бочки на мачте было видно много разводий и полыней, в которых плавали тюлени и нырки. Небо на горизонте к юго-востоку было темным, что указывало на чистую воду. Летом в связи с дефицитом топлива разобрали баню на дрова.

18 августа Брусилов записал в судовом журнале, что потеряна последняя надежда на освобождение в 1913 году и им дана команда начать подготовку ко второй зимовке. К этому времени практически закончились запасы бревен и досок, топить печи стало нечем. Поэтому приступили к разборке кают в нижнем кормовом помещении, чтобы перевести туда всю команду. Переборки пилили на дрова, вокруг судна собирали на льду все обрезки и щепки. Брусилов перебрался в небольшую хронометрическую каюту, где хранились наиболее хрупкие приборы. Ее утеплили толем и войлоком. Для освещения заготавливали медвежий жир. Из парусины шили верхнюю одежду, пимы обшивали тюленьими шкурами.

22 сентября в судовом журнале появилась тревожная запись: "Отставлен от исполнения своих обязанностей штурман". Это первое свидетельство размолвок в командном составе. К сожалению, в дальнейшем этот процесс усугубился.

Приведем выдержки из судового журнала, сделанные Г.А. Брусиловым:

"22 января (1914 год). Отставленный мною от исполнения своих обязанностей штурман Альбанов просил дать ему возможность и материал построить каяк, чтобы весной уйти с судна; понимая его тяжелое положение на судне, я разрешил.

4 февраля. Команда просила меня прийти к ним. И когда я пришел, то просили разрешить строить тоже каяки, по приме-

ру штурмана, боясь остаться на третью зиму, на которую у нас не хватит провизии. Сначала я пробовал их разубедить, говоря, что летом, если не будет надежды освободиться, мы можем покинуть судно на ботах, указывая на пример "Жаннетты"... Видя, что они не убеждены этими доводами, я объявил, что они могут готовиться отправиться хоть все".

На судне вместе с командиром решили остаться Е.А. Жданко, оба гарпунера, боцман, старший машинист, стюард, повар и два матроса. Это то количество, которое необходимо для управления судном в случае его освобождения и которое могло прокормиться оставшейся провизией еще год.

Команда энергично принялась за подготовку к весеннему походу: подбирали материал для каяков и нарт, приводили в порядок одежду и обувь. Для обшивки каяков использовали запасные паруса, для шпангоутов – реи от мачт, полозья для нарт делали из березовых досок, вынутых из буфета. Всего для похода сделали семь каяков. По мере изготовления их спускали в камбуз для окраски и сушки, а затем складывали в палатку на льду.

23 апреля маршрутная группа покинула "Св. Анну". 14 человек взяли с собой семь каяков, поставленных на нарты и заполненных палатками, малицами, печью для варки, гарпунами, топорами. Из провизии упаковали 10 кг тюленьего топленого жира, сухари, молотый горох, сухое мясо, мясные консервы, манную крупу, сухую зелень, лук, соль, перец, чай, сахар, сухое молоко, шоколад, горчицу, сушеные фрукты. Кроме того, в багаже имелось 7 л бензина, 5 кг краски на олифе (для ремонта каяков), два компаса, хронометр, бинокль, семь ружей, пять винтовок, запас спичек.

На "Св. Анне" не было нужных топографических материалов. Альбанов сам изготовил их, пользуясь картой-схемой Нансена, приложенной к его книге о дрейфе "Фрама". Разграфив сетку координат, он увеличил схему норвежца и нанес ее на свой лист.

Из воспоминаний В.И. Альбанова: *"Все наши сведения о Земле Франца-Иосифа были почерпнуты только у Нансена. Знали мы, что почти 20 лет назад через этот архипелаг прошли Нансен с Ногансеном, что они перезимовали в очень мрачной хижине на острове, который они называли о-вом Джексона, что на следующий год на о-ве Нортбрук, на мысе Флора, они встретились с Джексеном, который, кажется, очень недурно там устроился и провел несколько зим. Знали, что когда-то на этом мысе были хорошие постройки, но был ли там кто-*

нибудь после Джексона, уцелели ли там его постройки, был ли там оставлен склад провизии, этого мы ничего не знали".

Первые дни движения маршрутной группы по дрейфующим льдам принесли большие трудности. За 23 апреля, например, она прошла всего 5 км, несмотря на то что ее провожали и помогали тащить нарты все остающиеся на шхуне. Палатку поставили в виду судна, но ночью началась пурга, длившаяся три дня. Еще почти неделю гарпунер и повар со шхуны ежедневно приносили путникам горячую пищу в бидонах. Потом эта связь прекратилась.

Поняв, что вдвоем одну нарту не вытянуть, Альбанов решил делать по две ходки. Стали брать четыре нарты, все вместе тащили их 1–2 км, затем возвращались за остальными. Так было легче, но больше 6–8 км за день преодолеть не удавалось. Взяв координаты по Солнцу, штурман с тревогой убедился, что за это время дрейф унес их со льдами на 20 км к северу. То есть Земля Франца-Иосифа не приближалась, а удалялась. Самодельные нарты оказались мало приспособленными к такому пути – их узкие полозья слишком глубоко врезались в снег. Большинство матросов впервые были в Арктике и не имели опыта передвижения и выживания во льдах. А ведь Брусилов рассчитывал, что 70 миль до архипелага путники одолеют за неделю, Альбанов отводил на этот переход месяц. Стало очевидно, что первичным расчетам не суждено сбыться.

На десятый день, когда отряд отошел от шхуны за 40 км, трое матросов – Пономаев, Шабатура и Шахтин – стали проситься обратно. Дальнейший путь был им не по плечу. Альбанов отпустил. Дошли ли они налегке до "Св. Анны" – неизвестно. Дальше на юг двинулись 11 человек. В конце апреля у всех воспалились глаза от яркого солнечного света. Темных очков ни у кого не было, а в самодельных, из бутылочного стекла, ничего не видно.

Из воспоминаний В.И. Альбанова: *"Тяжел, мучителен был наш путь. Но еще мучительнее становился он, когда болели глаза. Живо, как будто это было только вчера, встает перед моим взором следующая картина, которой я, кажется, не забуду.*

Большое, ровное поле с неглубоким снегом. Длинной вереницей растянулись по нему пять каяков, из которых четыре тянут по два человека, а последний – три. Я иду во втором ряду, так как положительно не могу смотреть".

В отряде не было единства, Альбанов не являлся для спутников авторитетом. Первым

взбунтовался матрос Баев, который якобы увидел на юго-западе большое ровное ледяное поле, тянущееся в сторону архипелага. Его отпустили на поиски, и он пропал, скорее всего – утонул при переправе через полынью. 30 мая едва не погубило еще три человека. Их удалось вытащить из разводья, но одно ружье и печка утонули. Особенно жалко было печку – замены ей не было. Пришлось есть сырое мясо и пить холодную воду с сухарями.

К этому времени сухого бульона и гороха осталось всего на 12 варок, сухого молока – три банки, около 1 кг сушеных яблок, плюс 130 кг сухарей. И это все. Двое матросов, Губанов и Луняев, зацинговали. Лечил их Альбанов только хиной и работой. Но 9 июня путникам повезло: встретили и убили белого медведя. Это на какое-то время решило проблему пищи, шкуру, снятую вместе с салом, использовали как топливо. По этому случаю сделали дневку: варили, жарили и ели мясо целый день.

23 июня на широте 81° Альбанов увидел в бинокль с тороса неясную серебристо-матовую полоску на горизонте. Это была земля. Собрав нарты, отряд двинулся в ту сторону. Подгонять никого не требовалось. Дни шли за днями, а остров все еще был далеко. Правда, за день теперь проходили всего 3–4 км, так как все вымотались, кроме того, мешали частые разводья. Некоторые путники стали предлагать бросить нарты и каяки, чтобы налегке быстрее достигнуть цели. Альбанову с трудом удалось отговорить их от этого шага, так как было неизвестно, чем встретит путников земля.

1 июля случилось ужасное. Двое матросов вызвались разведать дальнейший путь, ушли и не вернулись. Осмотр имущества показал, что они забрали с собой треть сухарей, пару лучших сапог, двустволку и все дробовые патроны, единственный компас, запаянную жестяную банку с почтой и документами. Догонять их смысла не было, так как прошло уже восемь часов. Идти дальше со всем грузом теперь было невозможно, пришлось бросить одну нарту, каяк и палатку.

Зато 10 июля стало праздничным днем: через 70 дней после старта отряд вышел на берег неизвестного острова в архипелаге Земля Франца-Иосифа. На восемь человек осталось 2 кг сухарей, 200 г сухого бульона и меньше 1 кг соли. Нырков, правда, летало много, но единственный дробовик унесли беглецы, винтовки же были бесполезны. Зато путники сразу же наткнулись на гагачьи

гнезда и за два дня съели две сотни яиц, по дюжине в день на человека. Кроме того, сидящих на гнездах птиц легко можно было бить из винтовки.

На этом же острове оказались и беглецы. Они сами вышли навстречу и на колени просили прощения. Ради прихода на гостеприимную землю их простили. Продолжая движение по острову, Альбанов наткнулся на каменный гурий. Из записки, вложенной в банку, он узнал, что в 1897 году здесь побывал англичанин Джексон, а место это является юго-западной оконечностью Земли Александры.

Дальнейший путь на юг, к мысу Флора, проходил следующим образом: половина отряда вместе с багажом плыла вдоль побережья на каяках, а остальные шли налегке по берегу. Трудности представляли ледниковые трещины и сильные течения, тем не менее уже за первый день удалось преодолеть 35 км. Однако на третий день пешеходы к месту ночевки не пришли. Обнаружили их только через сутки: оказалось, что у матроса Архиреева неожиданно отнялись ноги и вскоре он скончался. Это была вторая потеря в отряде Альбанова. Вообще-то, на ноги жаловались многие – следствие цинги.

Из дневника В.И. Альбанова: "Надо видеть, во что превратилось наше снаряжение и что осталось от него. Эти две оставшиеся нарты состоят из обломков и щепок, перевязанных по всем направлениям проволокой или веревками. От одежды остались лохмотья, пропитанные ворванью и полные насекомыми: из провизии осталось меньше килограмма ржавой соли"

В полдень 3 июля "водная" партия отправилась к мысу Гранта, до которого было около 25 верст. Ветер был шквалистый, но путники поставили паруса и оба каяка быстро побежали по волнам. Брызги все время обдавали их, отчего все сидели мокрыми, чтобы согреться, иногда брались за весла. Вокруг резвились многочисленные моржи, иногда делавшие попытки напасть на каяки. Отбиваться приходилось веслами. Сильное встречное течение сильно сбивало хлипкие суденышки с курса, поэтому к береговому припаю около мыса Гранта удалось подойти только к пяти часам утра на следующий день. Береговой партии здесь не было.

Целый день Альбанов со спутниками провел у мыса, ожидая оставшихся и пытаясь высушить промокшую одежду и снаряжение. Альбанов с Луняевым пошли

навстречу пешеходам, но никого не встретили. Валериан Иванович решил, что они устроили себе дневку, как это уже случилось раньше, и объявил о продолжении движения на юг. Сухопутный отряд, куда входили матросы Максимов, Регальд, Губанов и Смиреников, оставили на произвол судьбы.

5 июля, в 2 часа ночи, пользуясь прояснившейся погодой, отряд Альбанова, куда вошли Нильсон, Луняев, Шпаковский и Конрад, снялся и поплыл к о-ву Белл, придерживаясь кромки невзломанного льда. Все время пришлось выгребать против течения и холодного восточного ветра. Гребли в продолжение 10 часов, очень медленно продвигаясь вперед. Только в 9 часов вечера подошли к о-ву Белл. Устроив нечто вроде палатки, с трудом забрались в нее впятером.

Хуже остальных чувствовал себя датчанин Нильсен, поступивший на "Св. Анну" еще в Англии при покупке судна. Ноги у него совершенно отказали, и несчастного пришлось везти на каяке. Вместо связанных слов он издавал только мычание. В ночь на 20 июля он скончался на берегу о-ва Белл, в 12 милях от конечной цели. Отставшие пешеходы так и не появились¹.

Через два дня путники погрузили остатки снаряжения на полуразрушенные каяки и поплыли через пролив на мыс Флора. Но на середине дистанции произошло непоправимое: за полчаса ветер достиг силы урагана и оба каяка стало сносить в открытое море. Тот из них, на котором находились Альбанов и матрос Конрад (кстати, один из упомянутых выше беглецов), наткнулся на небольшой плоский айсберг, на который удалось высадиться и вытащить лодку. Другой каяк с Луняевым и Шпаковским скрылся в туманной мгле.

Надев малицы, Альбанов с Конрадом легли на вершину айсберга и попытались заснуть. Пробуждение было ужасным: раздался треск, айсберг раскололся и люди очутились в воде. Судорожно выбравшись из мокрых малиц, они смогли залезть на дружную льдину, вытащить туда каяк и кое-что из плавающих вещей.

1. Летом 2010 года группа исследователей из московского клуба «Полярный мир» под руководством О. Продана провела целенаправленные поиски по маршруту альбановцев и обнаружила на мысе Ниль, среди глыб данной ледниковой морены, разрозненный скелет (без черепа) и личные вещи одного из спутников Альбанова. Видимо, он провалился в ледниковую трещину и замерз.

Слово В.И. Альбанову *“Мы стояли на льду в одних носках, и ноги почти теряли чувствительность. Мы дрожали от холода и волнения. зуб на зуб не попадал. Еще стоя в воде, я напрасно ломал себе голову, что же теперь делать? Ведь мы замерзнем... Побросали в каяк мокрые принадлежности туалета, выжали носки и куртки, надели их опять, разрубили нарту и, взяв несколько кусков с собой, а остатки бросив в воду, сели в каяк и давай грести. О, с каким остервенением мы гребли! Не так заботясь о быстроте хода, как о том, чтобы хоть немного согреться, мы гребли до изнеможения, и только это, я думаю, спасло нас”*.

Туман рассеялся, и оказалось, что ближайшим является о-в Белл, с которого отправились утром. До него было километров двенадцать. Холодный встречный ветер сильно задерживал ход, ноги и колени коченели от стужи, укрыть их было нечем. Через шесть часов все же удалось подойти к острову. Долго бегали по берегу, чтобы немного согреться, затем развели костер из обломков нарты и лыж. Убив несколько нырков, сварили их и с жадностью съели. С головами залезли в подсохшие на ветру малицы и забылись на несколько часов.

К утру 23 июля море успокоилось, установилась солнечная погода. На этот раз путь к мысу Флора прошел успешно. Причалив к берегу, Альбанов с Конрадом вынуждены были лечь на спины и минут десять дрыгали ногами и растирали их: за много-часовое плавание они затекли и не ходили. Только после этого удалось дойти до зимовки Джексона и убедиться, что здесь имеется несколько уцелевших построек. Многочисленные ящики с галетами, рыбными и мясными консервами значительно подняли настроение путешественников. Теперь они не опасались за будущее.

Следующие дни были заняты сортировкой найденного и подготовкой к зимовке. Для жилья выбрали небольшую постройку – судовую рубку с судна “Эйра” экспедиции Ли Смита, которая стояла ближе к крутому склону. Здесь было чище, но требовалось сколоть лед. Однако готовиться к зиме пришлось всего 10 дней. Альбанов 3 августа увидел в море небольшое двухмачтовое судно, направляющееся к их мысу. Он узнал в нем седовского “Фоку”, которого видел в 1912 году в Архангельске.

Из воспоминаний художника Н.В. Пинегина, участника экспедиции Г.Я. Седова: *“Неожиданно среди камней на берегу я вижу нечто, похожее на человека. В первую ми-*

нуту решаю, что мне почудилось. Невольным движением отнимаю от глаз бинокль, чтобы, протерев стекла, посмотреть снова. В это мгновение на палубе кто-то крикнул: “Человек на борту”.

Человек что-то делал у камней. Минуту после того, как мы отдали якорь, неизвестный столкнул в воду каяк, ловко сел и поплыл к “Фоке”, широко взмахивая веслом. Каяк подошел к борту. Спустили шторм-трал. Человек поднялся по нему. Он был среднего роста, плотен. Бледное, усталое и слегка одутловатое лицо сильно заросло русой бородой. Одет в изрядно поношенный и выцветший морской китель.

– Альбанов, штурман парохода “Святая Анна” экспедиции Брусилова, – были первые слова незнакомца. – Я прошу у Вас помощи, у меня осталось четыре человека на мысе Гранта”.

По просьбе Альбанова “Фока” сходил на о-в Белл, чтобы убедиться в отсутствии там пропавших Луняева и Шпаковского. Тяжелым ударом для Валериана Ивановича было увидеть совсем рядом с местом их последней стоянки на этом острове хорошо сохранившийся “дом Эйры” экспедиции Ли Смита с запасом провизии и ботом. Если бы месяц назад они нашли его, то пропавшие матросы могли бы остаться в живых.

29 августа “Фока” после тяжелой борьбы со льдами, в ходе которой пришлось сжечь обшивку и мебель всех кают, а также часть креплений судна, под парусами вошел в гавань на мурманском берегу. Двухлетнее путешествие Альбанова завершилось.

Слово профессору-историку Н.Н. Зубову (1954): *“Поход на юг, к Земле Франца-Иосифа интересен для науки уже потому, что Альбанов прошел как раз через места, на которых по карте Вейпрехта и Пайера, открывших в 1873 году эту землю, значилась Земля Петерманна и Земля Короля Оскара. Таким образом, он доказал, что земли эти не существуют. Но гораздо важнее было то, что, несмотря на огромные трудности своего путешествия по льду, Альбанов сохранил вахтенный журнал “Св. Анны” и записи метеорологических наблюдений за все время ее дрейфа вплоть до своего ухода с корабля. Это позволило полностью восстановить все обстоятельства дрейфа “Св. Анны”. В частности, в журнале были записаны измерения до того неизвестных глубин северной части Карского моря, выполненные командой “Св. Анны”*.

Последующая жизнь Альбанова в смутное время Первой мировой и Граждан-

ской войн была недолгой. Обстоятельства его смерти осенью 1919 года не до конца ясны. Тем не менее еще при жизни, в 1917 году, он с помощью Л.Л. Брайтфуса успел опубликовать свои путевые записи под названием “На юг, к Земле Франца-Иосифа!”.

ЛИТЕРАТУРА

- Аветисов Г.П.** Арктический мемориал. СПб.: Наука, 2006.
- Алексеев Д.А.** Неизвестные письма участников русской полярной экспедиции 1912 года на шхуне “Св. Анна” // *Летопись Севера*. М.: Мысль, 1985.
- Альбанов В.И.** На юг, к Земле Франца-Иосифа! П., 1917; переизд. М.: Европ. изд., 2007.
- Брейтфус Л.Л.** Северные полярные экспедиции 1912 года и их поиски // *Записки по гидрографии*. Т. XXXIX, вып. 2. П., 1915.
- Брусилов Г.Л.** Выписка из судового журнала шхуны “Св. Анна” // В кн.: Альбанов В.И. На юг, к Земле Франца-Иосифа!
- Визе В.Ю.** Моря Советской Арктики. М.: ГУСМП, 1948; переизд. Моря Российской Арктики. М.: Европ. изд., 2008.
- Визе В.Ю.** Валериан Иванович Альбанов // *Летопись Севера*. М.: Главсевморпуть, 1949. Т. 1.
- Затерянные во льдах. Полярная экспедиция Г.Л. Брусилова на зверобойном судне “Св. Анна”. Л.: ВАИ, 1934.
- Дневник матроса Александра Эдуардовича Конрада // *Полярный музей*. СПб.: РГМАА, 2011.
- Зубов Н.Н.** В центре Арктики. М.: Главсевморпуть, 1948.
- Зубов Н.Н.** Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов. М.: География, 1954.
- Пинегин Н.В.** 70 дней борьбы за жизнь / Пересказ дневника В.И. Альбанова. Архангельск: Севкрайгиз, 1933.
- Подвиг штурмана Альбанова / Пересказ дневника В.И. Альбанова под ред. Н.Я. Болотникова. М.: Географиз, 1954.
- Райхенберг М. Гибель “Св. Анны” // *Сов. Арктика*. 1940. №3.
- Северная энциклопедия. М.: Европ. изд., 2004.
- Троцкий В.А.** Неизвестные письма штурмана В.И. Альбанова // *Летопись Севера*. М.: Мысль, 1985. Т. 11.
- Чванов М.А.** Загадка штурмана Альбанова. М.: Мысль, 1981.

100 лет последней экспедиции В.А. Русанова 1912–1913 годы

В феврале 1912 года В.А. Русанов, рекомендовавший себя в ходе новоземельских экспедиций 1907–1911 годов, получил предложение от Министерства внутренних дел России возглавить экспедицию на Шпицберген. Предложение его заинтересовало, привлекали слухи об угольных богатствах архипелага. Шла невидимая борьба за влияние в этом секторе Арктики.

Русанов составил проект экспедиции, включающий три раздела: изучение природных богатств, ознакомление с действующими иностранными предприятиями, комплексные научные исследования. Акцент был сделан на южную и юго-восточную части архипелага, более благоприятные для колонизации. Иностранные же концессии находились в северной части западного побережья. Выход экспедиции Русанов наметил на середину мая из Петербурга. Общая численность персонала определялась в 12 человек.

В качестве экспедиционного судна Русанов выбрал парусно-моторный бот с ледовой обшивкой, около 50 т водоизмещением, типа амундсеновской “Йоа”. Такое судно проще всего было купить в Норвегии, где они широко использовались для зверобойного промысла. Должность капитана была предложена А.С. Кучину, единственному русскому участнику экспедиции Амундсена к Южному полюсу.

Изучив имеющиеся документы, Русанов сделал для себя главный вывод: *“Еще до Баренца, и во всяком случае независимо от него, Шпицберген под названием Грумант был открыт, обследован и заселен русскими промышленниками. Русские первые фактически заняли архипелаг... Основная причина (прекращения российской деятельности на Шпицбергене) заключается в том, что экономическая жизнь поморов пошла по другому руслу. Жизнь пошла по линии наименьшего сопротивления, и наши слепые мореходы по ледовитым морям превратились в простых моряков каботажного плавания...”*

Придет пора, во-первых, объявить Карское море, усиленно теперь эксплуатируемое норвежцами, закрытым для иностранных промышленников; во-вторых, взять всю Новую Землю в наши руки; в-третьих, вклю-

чить Землю Франца-Иосифа в район наших промыслов; в-четвертых, вновь воскресить наши промыслы на Шпицбергене” (Корякин В.С., 2005).

Забегая вперед, скажем, что это освоение будущей российской политики в Арктике получило официальное оформление в 1916 году в ноте царского правительства союзным и дружественным державам о границах российских владений в высоких широтах. Еще через 10 лет оно было подтверждено советским правительством.

В апреле 1912 года Русанов и Кучин выехали в норвежский порт Берген, а затем в Тронхейм. Здесь была найдена подходящая шхуна – “Геркулес” – стоимостью 32 тыс. крон. Следует отметить, что норвежцы, ревниво относящиеся к экспедициям на Шпицберген, решили, что русские покупают судно для исследований Новой Земли, чем Русанов занимался последние пять лет, поэтому препятствий не последовало.

По сравнению с первоначальным планом произошли некоторые изменения. Выход шхуны перенесли из Петербурга в Александровск-на-Мурмане, в состав научной группы предлагались все новые кандидаты, часто не очень понятные. Закончив дела в Норвегии, Кучин повел шхуну в Александровск, а Русанов совершил краткосрочную поездку в Париж, откуда привез заказанные заранее инструменты и нового участника – Жюльетту Жан, окончившую естественный факультет Сорбонны, а теперь состоящую студенткой медицинского факультета. Конечно, получить в одном лице и геолога и врача было заманчиво, но участие в полярной экспедиции единственной женщины вызвало много вопросов. Правда, она была невестой Русанова.

Интересную характеристику Ж. Жан дала позднее жительница Архангельска К.П. Гемп, с отцом которой Русанов встречался неоднократно: *“Почему-то многие представляют Жюльетту Жан хрупкой, изящной парижанкой – совсем не так. Она была крупная, высокая, примерно одного роста с Русановым, и ходила, держась прямо, как солдат... Она говорила мне, что на медицинский пошла по настоянию Русанова и готовилась к какой-то экспедиции, но просила меня не посвящать в наш разговор самого Русанова. Ее определенная сдержанность и молчаливость с нами были, видимо, от непривычной обстановки, но Владимира Александровича она, конечно, обожала, и ее появление в той последней экспедиции, конечно, не было случай-*

ностью. Он был к ней внимателен, порой подчеркнуто, но не горел... Это была женщина, которая устала ждать подарков от судьбы, и, видимо, это сыграло свою роль в их сближении” (Корякин В.С., 2005).

В Архангельск Русанов и Жан приехали по железной дороге, чтобы оттуда направиться в Александровск. Здесь к ним присоединился горный инженер Р.Л. Самойлович. На рейсовом пароходе “Ломоносов” 26 июня они благополучно добрались до места. Отставание в сроке выхода против первоначального достигло уже полутора месяцев, дальнейшее промедление было невозможным.

В последних числах июня “Геркулес” отправился в плавание и уже 3 июля прибыл на Шпицберген. Неожиданным соперником для Русанова стал здесь Ф. Нансен, который активно поддерживал гипотезу норвежского филолога Сторма об открытии архипелага древними скандинавами еще в 1194 году. Знаменитый полярник сам возглавил экспедицию на Шпицберген, рассчитывая обнаружить следы пребывания предков. При этом он выступил против попыток иностранцев, в том числе и россиян, застолбить здесь новые угольные выходы.

Широкая полоса старого зимнего льда у южной оконечности Шпицбергена помешала Русанову зайти в Хорнсуны для обследования состояния базы русской экспедиции 1899–1901 годов по измерению дуги меридиана. По пути в устье р. Берцелиус был высажен отряд Самойловича для самостоятельной работы. Своему отряду Русанов выбрал Стур-фьорд, расположенный восточнее. “Геркулес” играл роль подвижной плавучей базы, обеспечивающей работу отдельных отрядов.

Взяв двух матросов, легкие палатки, оружие и запас продовольствия на несколько дней, начальник экспедиции вышел в маршрут. Поскольку горные хребты были в это время труднопроходимы, он решил, по аналогии с Новой Землей, передвигаться по долинным ледникам, сливающимся в районах перевалов. Приходилось долго идти по рыхлому льду, отдыхать и спать на снегу. За отсутствием дров пришлось забыть о горячей пище, часто преодолевать глубокие, опасные трещины и водные потоки. Русанов спешил, стараясь сэкономить время на вторую половину программы, которую он сам придумал и продумал: в позапрошлом году удалось обогнуть с севера Новую Землю, теперь хотелось пройти к Диксону через северную акваторию Карского моря, где предполага-

лось наличие чистой воды из-за влияния теплых вод Гольфстрима. Об этой своей задумке Русанов пока никому не говорил, так как она не была согласована с министерством, которое дало деньги на экспедицию.

Но Владимир Александрович не забывает и об официальной задаче экспедиции. Дадим ему слово: *“Я стал подвигаться вдоль западного берега Стур-фьорда к северу. Путь вдоль этих гористых берегов чрезвычайно интересен, но необыкновенно труден. Горы высотой до 400–500 м висят стеной над морем, и вдоль этой стены приходится ползти, хватаясь за каждый выступ и каждую минуту рискуя упасть в море или на плавучий лед. Подвижные осыпи катятся под ногами, камни с треском летят вниз с большой высоты: один раз камень попал мне в грудь, другой, более крупный, едва не ушиб матроса. И вот эти-то отвесные скалы на большом протяжении оказались очень богатыми слоями тяжелого каменно-уголя прекрасного качества. Я сделал заявки в трех местах западного берега Стур-фьорда”* (Корякин В.С., 2005).

Экспедицию на Шпицберген Русанов по праву мог считать удавшейся по достигнутым результатам. В связи с выигрышем во времени он укрепляется в своем желании успеть совершить в эту навигацию плавание в Карское море, а если повезет, то и дальше на восток. Запасы продуктов и дизельного топлива позволяли сделать это.

В то же время отряд Самойловича, имевший гребную шлюпку, предпринял самостоятельный маршрут по южному побережью Земли Норденшельда. На склоне горы Кольфьелетт геолог обнаружил метровый пласт хорошего угля. Но здесь же он встретил норвежских топографов и убедился, что те приступили к планомерной съемке центральной части Шпицбергена, перспективной на уголь.

Вскоре оба отряда встретились на “Геркулесе” и подвели итоги. Было обнаружено несколько угольных месторождений, выставлено 10 заявок, осуществлено знакомство с технологией иностранных разработок и строительства шахт. Судно подошло к норвежской радиостанции 28 июля, откуда в Санкт-Петербург ушли телеграммы с изложением хода экспедиции, а также намерениями на будущее.

Последующие три недели оба отряда вели исследования побережья, стараясь охватить побольше территории. “Геркулес” перешел в Скандскую бухту на Земле Диксона, где Русанов выставил три заявочных столба

на перспективных участках. Забегая вперед, скажем, что именно здесь через год Самойлович с группой горняков добудут первые пуды угля и отправят их морем в Россию. В этих же местах позднее возникнет советский шахтерский поселок Баренцбург.

Поскольку сухопутные работы кончились, Русанов предложил Самойловичу, зоологу Сватошу и заболевшему боцману Попову вернуться в Россию на попутном туристическом пароходе. Он не хотел подвергать их риску дальнейшего плавания, а для морских дел они были бесполезны (и тем самым спас им жизни). Русанов послал в Петербург последнюю телеграмму с норвежской радиостанции: *“Исследования на Шпицбергене закончены, вся программа выполнена, поставлено 28 заявок. Собраны палеонтологическая, зоологическая и ботаническая коллекции. Обследована вся горная промышленность Шпицбергена. Много льдов. Иду на восток”* (Корякин В.С., 2005).

На следующий день после ухода “Геркулеса” здесь же бросило якорь судно Нансена, также завершившего гидрологические работы в прибрежных водах. Встреча двух полярников так и не состоялась.

Знакомство с экспедициями В.А. Русанова показывает, что он всегда брал “повышенные обязательства”, выдвигая в противовес официальной программе свою собственную, гораздо более широкую. И если обстоятельства и время позволяли, неукословно ей следовал. Так случилось и со шпицбергенской экспедицией 1912 года. Русанов загрузил свой “Геркулес” большим количеством продовольствия и снаряжения, рассчитывая после исследования архипелага пройти в Карское море и далее на восток.

В эту же навигацию Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана продолжала движение по Севморпути с востока на запад на ледокольных транспортах “Таймыр” и “Вайгач”. Складывалась пикантная ситуация: мощная государственная экспедиция и практически частная программа. Опять гонка за первенство или нечто более серьезное? Трудно сказать, слишком мало достоверных фактов.

24 августа 1912 года “Геркулес” покинул берега Шпицбергена. Через неделю он достиг становища в западном устье пролива Маточкин Шар, откуда Русанов отправил с рейсовым пароходом “Ольга” свое последнее послание в адрес архангельского губернатора Г.А. Садовского: *“Юг Шпиц-*

бергена, остров Надежды окружены льдами. Занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной оконечности Новой Земли, оттуда на восток. Если погибнет судно, направляюсь к ближайшим по пути островам: Уединения, Новосибирским, Врангеля. Запасов на год. Все здоровы. Русанов” (Визе В.Ю., 1948).

От губернатора телеграмма попала в Петербург, в Департамент общих дел Министерства внутренних дел, курирующий экспедицию Русанова на Шпицберген. Однако короткий текст не дал ясной картины: куда, зачем, почему. Были опрошены вернувшиеся со Шпицбергена члены экспедиции геолог Р.Л. Самойлович и зоолог З.Ф. Сватош, но они сами ничего не знали – Русанов не поделился с ними своими замыслами, когда отослал попутным пароходом в Россию.

О пребывании Русанова на Новой Земле написал его спутник по предыдущим путешествиям ненец Тыко Вылка (правда спустя 40 лет, когда на память полагаться уже трудно): *“Судно “Геркулес” по прибытии в бухту Полярную встало на якорь примерно в 500 м от берега. Русанов и другие члены экипажа добирались до берега шлюпкой. В становище Маточкин Шар Русанов больше всего находился у местного населения. В момент ухода последней шлюпки к борту своего судна в теплой и дружеской обстановке прощался с местными жителями, собравшимися проводить в дальний путь своего самого близкого друга – друга ненцев...”*

Необходимо указать, что погода в тот момент не благоприятствовала путешествию Русанова, так как еще до проводов его на борт судна поднялся сильный восточный ветер, от которого даже стоявшее на рейде судно “Геркулес” дало большой крен на борт, и все жители становища Маточкин Шар вместе с Русановым удивлялись такому случаю. Хотя день был ясный, но над горами о-ва Новой Земли было много “сердитых” облаков, предвещавших непогоду. Пролив был чист, и льдин не было. Здесь хочу пояснить в отношении наших старых примет: если подул восточный ветер и над горами появились белые облака, это значит, что из Карского моря приближается к берегам острова ледяной покров” (Пасецкий В.М., 1971).

Из свидетельства Вылки ясно, что “Геркулес” пошел в Карское море не проливом Маточкин Шар, а вокруг северной оконечности

Новой Земли. Вспомним, что это была старая мечта Русанова: установить трассу движения судов именно здесь, используя ветвь теплого течения Гольфстрим.

Свидетельство достижения экспедицией Русанова побережья п-ова Таймыр было получено летом 1934 года. Морская партия А.В. Лютостанского из Сибирского гидрографического управления работала в шхерах Минина на боте "Сталинец". Побережье здесь было нанесено на карты довольно схематично. Обнаружив небольшой неизвестный остров, группа топографа А.И. Гусева высадилась на берег и занялась съемкой. В центральной части острова был найден двухметровый столб, обложенный снизу камнями. На затесе читалась надпись: "Геркулес 1913". Вблизи находились сломанные нарты и крышка от патронного ящика.

В 80 км южнее, на другом островке, топограф М.И. Цыганюк обнаружил смерзшийся ком из одежды, внутри которого находился поломанный фотоаппарат "Кодак", горный компас, остатки ружья, дробовые патроны, мореходная книжка А.С. Чукчина и справка о прохождении судовой службы В.Г. Поповым.

Эти сведения были опубликованы в 1935 году Н. Литке в "Известиях Государственного географического общества". Находки передали во Всесоюзный арктический институт, но бумаги оказались в очень плохом состоянии, тексты в них были неполными и неясными. Видный историк Советской Арктики В.Ю. Визе сделал следующий вывод: "Сделанные "Сталинцем" и "Торосом" находки доказывают, что "Геркулесу", несмотря на исключительно тяжелое состояние льдов в Карском море в 1912 году, все же удалось проникнуть далеко на северо-восток этого моря. Около берега Харитона Лаптева судно, по-видимому, было вынуждено зазимовать, а может быть, его раздавили льды. Выждав окончания полярной ночи, Русанов и его спутники, очевидно, направились пешком на Енисей, причем, весьма вероятно, двигались группами. Обнаруженный на о-ве Попова-Чукчина лагерь был, по-видимому, одной из последних стоянок уже сильно ослабевших путников" (Визе, 1948).

Осенью 1936 года гидрографическому судну "Торос", уходившему из Архангельска на зимовку в архипелаг Норденшельда в Карском море, было поручено произвести дополнительные поиски на о-ве Попо-

ва-Чукчина. Остров тщательно прочесала цепочка людей, обнаруживших письменные донесения Русанова, смерзшиеся в монолит. Они были отправлены в Ленинград на попутном ледокольном пароходе "Седов". Высохнув, монолит рассыпался в труху, сохранился лишь автограф Русанова на последней странице. Предполагают, что это черновик статьи "К вопросу о Северном пути через Сибирское море", обобщающей опыт плавания "Геркулеса" в навигацию 1912 года.

Для полноты информации об этих таймырских находках приведем эпизод, произошедший в 1920 году в экспедиции Н.А. Бегичева, организованной по просьбе норвежского правительства для поисков пропавших участников экспедиции Р. Амундсена, матросов П. Тессема и П. Кнутсена. В глубине большой бухты у западного края п-ова Михайлова 10 августа Бегичевым были обнаружены остатки костра. Вот как он сообщил об этом в Комсеверопуть: "Я обошел кругом глубокую бухту, вышел на мыс земляной, высокий и отрывистый. Пошел по мысу на NW. Немного пройдя, мыс кончился. У западной стороны мыса есть бухта, вдаётся очень глубоко в материк на юг, верст 40. Я пошел на N. Здесь образовалась коса; я увидел сожженные дрова и пошел к ним. Здесь лежат обгоревшие кости человека и много пуговиц и пряжек, гвозди и еще кой-чего есть: патрон дробовой, бумажный и несколько патронов от винтовки. Я их собрал и принес в чум..."

Бегичев не привел списка найденных предметов, но предположил, что это следы пропавших норвежцев. Один из них умер, а другой, видимо, сжег его труп на костре, чтобы не растащили звери. Однако инженер Комсеверопути С.А. Рыбин составил в Новосибирске подробную опись найденного, среди которого была французская монета и пуговица с парижским клеймом.

Через два года экспедиция геолога Н.Н. Урванцева с участием все того же Н.А. Бегичева обнаружила на побережье Таймыра пакеты с почтой Р. Амундсена и останки одного из пропавших норвежских моряков. Места этих находок не увязывались с кострищем на п-ове Михайлова. В связи с этим Урванцев сделал предположение, что михайловская находка принадлежит русановцам. Это согласуется с описанными выше находками 1934–1935 годов. Видимо, после зимовки на о-ве Попова-Чукчина участники экспеди-

ции Русанова пошли на запад, к устью Енисея, и по дороге погибли.

В заключение приведем мнение известного норвежского полярника Ф. Нансена: "Русанов возымел несчастную идею, что благодаря впадающему в море Гольфстриму на востоке севернее Новой Земли должны находиться открытые водные пространства, которые и представляют самый верный и легкий путь к сибирским берегам. Он, очевидно, упустил из виду, что опыт прошлых лет указывает как раз обратное... С тех пор никто больше не слышал об экспедиции. Быть может, судно было затерто льдами и стало дрейфовать на север, где и погибло, подобно "Святой Анне" – судну другой русской экспедиции под руководством Брусилова, в том же году застрявшему во льдах Карского моря..."

Этот год был отмечен целым рядом несчастных экспедиций. Погибла германская экспедиция Шрёдер-Шранца, затем две русские экспедиции – Русанова и Брусилова, а еще одна русская экспедиция терпела бедствие на Земле Франца-Иосифа, но ее в конце концов удалось спасти" (Нансен Ф., 1938).

ЛИТЕРАТУРА

- Белов М.И.** К 100-летию со дня рождения В.А. Русанова // Летопись Севера. М., 1977.
- Брейтфус Л.Л.** Северные полярные экспедиции 1912 года и их поиски // Записки по гидрографии. П., 1915. Т. 49.
- Визе В.Ю.** Моря Советской Арктики. М.: Главсевморпуть, 1948; переизд. Моря Российской Арктики. М.: Европ. изд., 2008.
- Зубов Н.Н.** В центре Арктики. М.: Главсевморпуть, 1948.
- Каневский З.М.** Загадки и трагедии Арктики. М., 1991.
- Корякин В.С.** Владимир Александрович Русанов. М.: Наука, 1987.
- Корякин В.С.** Русанов // Серия "ЖЗЛ". М.: Молодая гвардия, 2005.
- Нансен Ф.** Шпицберген. Л., 1938.
- Пасецкий В.М.** Отогревшие землю. М., 1971.
- Русанов В.А.** Статьи, лекции, письма. М., 1945.
- Северная энциклопедия. М.: Европ. изд., 2004.
- Троицкий В.А.** Еще раз о следах экспедиции В.А. Русанова на "Геркулесе" // Летопись Севера. М.: Мысль, 1985. Т. 11.
- Шпаро Д., Шумилов А.** Три загадки Арктики. М., 1982.

100 лет первой русской полюсной экспедиции Г.Я. Седова

1912 – 1914 ГОДЫ

В 1912 году, когда во льдах Карского моря бесследно исчезли экспедиции Г.Л. Брусилова и В.А. Рusanова, из Архангельска на судне “Святой Фока” вышла экспедиция старшего лейтенанта Г.Я. Седова, организованная на частные средства. Ее целью было достижение Северного полюса. Предполагалось идти к полюсу от Земли Франца-Иосифа на собаках и в тот же год вернуться. Судьба экспедиции, однако, сложилась иначе.

Из дневниковых записей участника событий художника Н.В. Пинегина (1953): *“18 сентября. Ранним утром направились вдоль берегов Новой Земли. Берег к северу от губы Архангельской – почти сплошная стена льда. Он спускается с ледникового щита Новой земли и обрывается в море стенами 40–50 м высотой. В течение трех часов “Фока” плыл вдоль голубой ледяной стены. Георгий Яковлевич рассчитывал пройти значившимся на картах проливом между о-вами Панкратьева. При этом выяснилось, что ближайший к берегу остров есть на самом деле полуостров. Исправив на карте очертания берега и острова, Седов стал огибать полуостров в надежде пройти между ним и островом. Однако пролив оказался непроходимым из-за небольшой глубины. Пришлось повернуть, чтобы обойти о-в Панкратьева с моря. Минут через десять после поворота “Фока” сел на мель”.*

Седов понял, что вышел в экспедицию слишком поздно. Ртутный столбик термометра неумолимо падал, море затягивало молодым льдом, и все усилия пробиться вперед закончились крахом. Георгий Яковлевич отдал приказ стравить пар из котлов и объявил о начале зимовки. Никто со времен Баренца не зимовал так далеко на севере Новой Земли.

Свое пребывание на Новой Земле экспедиция использовала для исследования северной части архипелага. Еще осенью Седов приступил к детальной съемке близлежащих островов, а полярной ночью он совершил экскурсию на мыс Литке с целью астрономически определить его положение. Но главная работа развернулась весной. Седов в сопровождении матроса Инютина 1 апреля вышел с одной упряжкой для описи северо-западного берега Северного о-ва. Ему удалось обогнуть северную оконечность архипелага и довести съемку до мыса Флиссингенского. Из своего санного путешествия Седов вернулся

26 мая. Запасов продовольствия, которые он взял с собой, не хватило, и последние недели путники питались мясом медведей.

Слово участнику событий В.Ю. Визе (1948): *“Работы Седова существенно изменили карту северо-западного берега Новой Земли, составленную в свое время по весьма поверхностной съемке норвежских промышленников. Интересно, что на крайнем севере Новой Земли (на мысе Медвежем и мысе Желания) Седов нашел странные русские кресты – несомненное доказательство того, что когда-то русские промышленники посещали и эту отдаленную часть острова”.*

Почти одновременно с Седовым из бухты Фоки вышла другая партия в составе геолога М.А. Павлова, географа В.Ю. Визе, матросов Коноплева и Линника. Она имела целью исследовать внутреннюю часть Новой Земли и выйти на карскую сторону. Это первое пересечение Новой Земли на широте 76° показало, что здесь остров занят обширным купольным ледником, совершенно сглаживающим неровности его рельефа. Наибольшая высота ледяного щита составила 913 м над уровнем моря. Передвижение в центральной части купола не представляло трудностей, а вот подъем и спуск с него оказались достаточно трудными.

В прибрежной зоне ледяные потоки были разбиты трещинами, замаскированными снегом. В одну из них угонил геолог Павлов. Он провалился на глубину 15 м, но, к счастью, не долетел до дна, а застрял в сужении трещины, откуда его вытащили при помощи веревки.

На карской стороне Визе произвел съемку части береговой линии, примкнув ее на юге к маршруту Пахтусова. Помимо топографических работ экспедиция Седова выполнила на Новой Земле ряд наблюдений в области геологии, метеорологии и гидрологии.

Только 5 сентября 1913 года, когда взломало лед в бухте, “Фока” вышел с Новой Земли к Земле Франца-Иосифа. Льды встречались довольно часто, но несравнимо реже, чем в предыдущем году. Топливо подходило к концу, но на мысе Флора предполагалось наличие угольного склада, устроенного адмиралом Макаровым 12 лет назад во время экспедиции на “Ермаке”.

Наконец в туманной дымке появились очертания берегов Земли Франца-Иосифа. Это был мыс Флора на о-ве Нортбрук. Большое стадо моржей, окружив корабль, долго сопровождало экспедицию. Никто еще не приставал к этим далеким берегам в такое позднее время: во второй половине сентября здесь уже обычно зима. За исключением штурмана и очередной вахты все съехали

на берег. На поверхности 10-метровой террасы, на берегу небольшого пресноводного озера, располагались постройки, возведенные Джексонсом в 1894 году.

Угольного склада седовцы не нашли. Видимо, его использовала для своих нужд экспедиция американца Фиала. Плавника на мысе также не было. Осталось заняться охотой на моржей, дающих много ворвани – неплохого топлива. Через три дня, 30 августа, “Фока” взял курс на север по Британскому каналу, рассекающему архипелаг пополам. Седов хотел использовать хорошую погоду, чтобы максимально приблизиться к Северному полюсу, в идеале – дойти до о-ва Рудольфа. Однако механик доложил, что топлива осталось всего на один день.

Утром 19 сентября шхуна зашла в безымянную бухту на западном побережье о-ва Гукера, которую по рекомендации В.Ю. Визе облюбовали для зимовки. Окружающие горы надежно защищали ее от ветров, а маленький островок в устье – от штормов и волнений. Путешественники назвали этот уголок “бухтой Тихой”. Красота вокруг необыкновенная: белый купол ледника Чурлениса, базальтовые полукилометровые обрывы мыса Рубини-Рок, цепочки айсбергов, замерзших на бирюзовой поверхности залива.

Члены экспедиции вели постоянные, ежедневные наблюдения: магнитное склонение, плотность и толщина снега, метеорология. Но скоро среди зимовщиков началась цинга: кровоточили десны, опухали и болели ноги. Судно стало походить на лазарет.

“Посредине кают-компании чадит печурка, в которой жарко горят вонючие куски моржового сала. Когда открывают ее чугунную дверку, чтобы подбросить новую порцию животного топлива, отблеск пламени вспыхивает на стекле большой лампы “молния”, подвешенной к потолку и бездействующей за отсутствием керосина. Чуть дрожащий огонек скудно освещает зеленое лицо Седова, вытянувшего большие ноги на деревянном диване у стола. Визе сидит у пианино в другом конце темного помещения, но и до него доносится тяжелый цинготный запах”.

15 февраля 1914 года было пасмурным. Буря, которая в течение нескольких дней заметала шхуну, стихла окончательно. Мороз достигал –20°С. Ранним утром Седов ушел на разведку дороги. Вернулся около 10 часов утра. По его просьбе В.Ю. Визе зачитал в кают-компании приказ начальника: *“Географ экспедиции Визе, который должен был бы по первоначальной программе принять участие в походе к полюсу, теперь оставляется мною*

при судне экспедиции. Эта перемена вызвана, главным образом, недостатком собак в полюсной партии и частью соображениями по производству некоторых работ на Земле Франца-Иосифа, где он является надежным моим заместителем" (Визе, 1948).

Однако командование экспедицией Седов передал врачу Кушакову, научная программа оставалась за Визе. В приказе он подробно расписал действия экипажа, даже то, какие деревянные части судна можно сжечь на обратном пути в Архангельск. Все это выглядело как завещание. Неудивительно, что у многих выступили слезы на глазах.

С Седовым уходили к полюсу два лучших матроса: энергичный Г. Линник и здоровяк А. Пустошный. Собаки из двух упряжек, отъевшиеся за зиму моржатиной, рвались в дорогу. Уходящих все проводили до окоченности о-ва Гукера, километров за семь.

В отсутствие начальника скончался механик И.А. Зандер, тяжело болевший почти три месяца, но стойко переносивший страдания. Его похоронили на береговой террасе, обложив могилу камнями. Тем временем пришла весна. Скалу Рубини-Рок облепили сотни тысяч люриков и других морских птиц – здесь, оказывается, находился один из крупнейших в Арктике птичьих базаров.

Утром 18 марта штурман Сахаров, собиравшийся на охоту, увидел идущую с севера нарту. Сбежавшиеся люди гадали, кто это? Собственно, это могла быть только партия Седова, но нарта была одна и рядом брели два человека. Побежали навстречу и с трудом признали черные, обмороженные лица Линника и Пустошного. Они рассказали, что Седов умер вблизи о-ва Рудольфа, где и был похоронен.

Из воспоминаний матроса Г. Линника: *"Я все время советовал начальнику либо обождать, пока он поправится, либо идти обратно. Но он постоянно отвечал: "Нет!", улыбнется и махнет рукой. Перед последними днями Пустошному стало плохо: он падал в обморок и у него изо рта и носа шла кровь. Я сказал начальнику: "Плохо, надо возвращаться на судно!" Но он ответил: "Эх, Линник, оставь эти мысли идти домой! В Теплиц-Бай мы в пять дней поправимся. Будем беречь собак, беречь свои силы. Наше дело великое! Мы теперь себе не принадлежим. На родине гордятся нами. Будем думать о ней"*.

По дороге Седов, лежащий на нарте, приходил в сознание и по компасу проверял, куда они держат путь. Только на север! Днем 5 марта, в сильную бурю, немного не доходя до о-ва Рудольфа, Георгий Яковлевич скончался. Матросов охватил ужас, но еще три дня, пережи-

дая непогоду, им пришлось пролежать с покойником в одном спальном мешке. Потом они довели тело начальника до берега и похоронили в неглубокой яме, засыпав камнями и соорудив крест из пары лыж. Здесь же укрепили российский флаг, предназначенный для полюса, положили кирку и одну нарту.

Через 14 дней тяжелого пути они дошли до бухты Тихой. Визе долго сидел над дневниками Седова и Линника, пытаясь разгадать, где же все-таки похоронили Седова. Пустошный сделал рисунок, по которому выходило, что могила находится на мысе Бророк, у подножья берегового обрыва, там, где кончается ледник.

Между тем жизнь на шхуне шла своим чередом. Солнце и свежее птичье мясо восстановили силы людей. В конце апреля Визе с Линником отправились в санный маршрут с целью заснять о-в Гукера. На следующий месяц они же совершили поездку на о-в Альдэкер, где обнаружили остатки лагеря американской экспедиции Циглера – Болдуина, побывавшей здесь в 1901 году. К магнитному павильону Визе прикрепил жестянку со своей запиской на трех языках.

Наступило печальное полярное лето. Температура все время держалась ниже нуля, но ветер вынес из залива весь лед и по его поверхности гуляли высокие волны. На шхуне разобрали все, что можно, накопили небольшой запас медвежьего сала. 30 июля были разведены пары и "Фока" покинул место зимовки.

Из воспоминаний участника экспедиции художника Н.В. Пинегина (1952): *"Мы покидали совсем пустынный берег, не оставили там ни одной щепки, подобрали весь мусор под метелку для топлива, не забыли даже кусков изорванной и прелой парусины. Единственным следом прошедшей зимовки остались две невысокие, отмеченные крестами груды камней. Одна обозначала место астрономического пункта, поставленного здесь впервые человеком, которого с нами уже не было, – погибшим Седовым; вторая возвышалась над неглубокой могилкой механика Ивана Андреевича Зандера"*.

В густом тумане медленно пробирался "Фока" по Британскому каналу к мысу Флора на о-ве Нортбрук. Там планировали разобрать на дрова постройки Джексона и попытаться дойти до материка. Когда шхуна подошла к мысу, один из матросов увидел на берегу человека, который отчаянно махал руками, а потом спустил на воду каяк и быстро поплыл навстречу. Это казалось неправдоподобным, но на борт поднялся бородатый мужчина в заношенном морском кителе, который предста-

вился Альбановым, штурманом экспедиции Брусилова на судне "Святая Анна".

Альбанов рассказал о трагической судьбе пропавшей экспедиции и передал Визе сохраненный им толстый пакет с выпиской из судового журнала "Святой Анны" и данными метеонаблюдений. (Позднее ученый расшифрует эти записки и сделает важное географическое открытие.) Разобрав постройки на берегу и забрав часть запасов продовольствия, седовцы двинулись к матерiku. Через несколько дней на шхуне не осталось ни одной каюты, ни одной внутренней переборки, ни одной койки – все было отправлено в топку. Спали вповалку на палубе, по многу часов в день откачивая ручной помпой воду в трюме. Девять дней судно простояло у встреченной полосы сплошного льда. После того как сожгли запасные паруса и снасти, пришлось остановить двигатель. Дальше шли под парусами.

29 августа у становища Рында увидели рыбацкие лодки и с их помощью подошли к берегу. Целый день почтово-телеграфная контора в Рынде посылала депеши прибывших путешественников, сообщавших, что они живы. Из имевшихся в конторе газет они узнали, что на поиски "Фоки" отправлена спасательная экспедиция на трех судах с радиотелеграфом и самолетом. К сожалению, седовцы разминулись с ними в море.

Из Рынды Визе, Павлов, Пинегин, Альбанов и Конрад отправились на пассажирском пароходе в Архангельск. Спустя неделю туда же прибыл на буксире и "Фока". Торжественной встречи не было. Наоборот, никто не торопился помочь оборванной и полуголодной команде. На просьбу о дополнительном финансировании спонсор Суворин, редактор газеты "Новое время", ответил отказом.

Состоялся аукцион имущества экспедиции, чтобы отдать долги купцам-жуликам. Были проданы медвежьи шкуры, винтовки, мореходные инструменты, пианино и даже медные части с "Фоки". Драгоценную реликвию – палатку, в которой умер Седов, – продали за 5 рублей 50 копеек. Саму шхуну бросили в дальнем уголке порта и ее истребленный корпус растащили на дрова.

Когда в Петербурге В.Ю. Визе принес в Главное гидрографическое управление чемодан с материалами наблюдений, сделанных в экспедиции за два года, от него просто отмахнулись, сказав, что на Землю Франца-Иосифа суда не плавают и этот район их не интересует. Точку поставил морской министр Григорьевич, сказавший о Седове: *"Жаль, что не вернулся этот прохвост, я бы отдал его под суд за просроченный отпуск"*.

Из воспоминаний участника экспедиции художника Н.В. Пинегина (1952): *“Тот человек переживал великую душевную трагедию. После многих жизненных удач здесь, в стране, отрезанной от мира, он понял, что почвы под ногами нет. Одиночка-исследователь, за которым не стояли тогда народные массы, он почувствовал свое одиночество слишком поздно, когда отступление было отрезано. Он шел с отчаянием в душе, с голыми руками против беспощадной стихии прямой дорогой к смерти.*

Седов умирал, конечно, с отчаянием. Он умирал и думал, что дело его жизни – дойти до полюса – не завершено. Этого отчаяния ничто не могло облегчить. Он не знал, что миссия его на земле уже была завершена в значительной части. Он пробудил стремление к познанию Севера”.

ЛИТЕРАТУРА

- Альбанов В.И. На юг, к Земле Франца-Иосифа! П., 1917; переизд.: М.: Европ. изд., 2007.
- Белов М.И. Подвиг Георгия Седова // Летопись Севера. М.: Мысль, 1982. Т. 10.
- Богданов К.А. Материалы работ Г.Я. Седова за время первой зимовки полярной экспедиции 1912–1913 годов // Изв. АН СССР. Серия географическая. М., 1957. №3.
- Брейтфус Л.Л. Северные полярные экспедиции 1912 года и их поиски // Записки по гидрографии П., 1915. Т. 49.
- Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. М.: Главсевморпуть, 1948; переизд. Моря Российской Арктики. М.: Европ. изд., 2008.
- Визе В.Ю. Георгий Яковлевич Седов // Русские мореплаватели. М.: Воениздат, 1953.
- Зубов Н.Н. В центре Арктики. М.: Главсевморпуть, 1948.
- Каневский З.М. Загадки и трагедии Арктики. М., 1991.
- Кушаков П.Г. Два года во льдах на пути к Северному полюсу с экспедицией старшего лейтенанта Седова. М., 1920.
- Нагорный С. Об экспедиции Г.Я. Седова // Сов. Арктика. 1938. №3.
- Пинегин Н.В. В ледяных просторах. М., 1924.
- Пинегин Н.В. Полярный исследователь Г.Я. Седов. Ростов-на-Дону, 1940.
- Пинегин Н.В. Записки полярника. М., 1952.
- Пинегин Н.В. Георгий Седов. М.: Главсевморпуть, 1953.
- Северная энциклопедия. М.: Европ. изд., 2004.
- Чертков В.Е. Ищу Арктику. М.: Сов. Россия, 1986.
- Чесноков И.Н. Иду в неизвестность // Повесть о Г.Я. Седове. М.: Детизд., 1989.

80 лет образования Главсевморпути

1932 ГОД

В навигацию 1932 года ледокольный пароход «Александр Сибиряков» впервые выполнил сквозной рейс по Северному морскому пути за одну навигацию. Получив в конце похода серьезные повреждения, пароход ушел в Японию на ремонт, а участники экспедиции через Владивосток поездом в конце октября вернулись в Москву. Через два дня состоялось заседание Политбюро ЦК ВКП(б), на котором сделал доклад руководитель перехода О.Ю. Шмидт:

“Я делаю доклад о походе. Тов. Сталин несколько раз прерывает меня вопросами, интересуется конкретно различными вариантами пути, моим мнением на основе нашего опыта, где лучше проходить, что еще нужно делать, и заканчивает обсуждение знаменательной речью, которая завершается предложением образовать специальный орган, который ведал бы делами Севера”.

Специально по этому вопросу 10 декабря 1932 года Политбюро приняло постановление: *“Поручить комиссии в составе тт. Куйбышева В.В. (созыв), Шмидта О.Ю., Гамарнина Я.Б. и Каменева С.С. внести в Политбюро проект предложений, вытекающих из сообщения т. Шмидта об экспедиции “Сибирякова”, предусмотрев для увенчания дела необходимость организации специального государственного органа, имеющего основной задачей проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива и держать его в сохранности” (Жуков Ю.Н., 2008).*

Была сформирована инициативная группа из числа опытных полярников, в которой комитет “Комсеверопуть” представлял М.И. Шевелёв. Она работала прямо в кабинете члена Политбюро В.В. Куйбышева, рядом в небольшой комнате стучали машинистки. Через несколько дней доклад был готов. Куйбышев и Шмидт сложили его в папку и ушли в Кремль. Все участники инициативной группы в напряжении ожидали.

Из воспоминаний М.И. Шевелёва: *“Часа через два они возвратились. Куйбышев шлепнул папку на стол и сказал: “Никуда не годится! Все надо переделывать!” Но мы увидели лукавое выражение их глаз, не такое, когда приходят с неудачей. Сели. Куйбышев: “Хоть окна отворите! Дышать нечем!” И они начали рассказывать...*

Услышали мы примерно следующее. По нашему проекту мы всем надавали десятки распоряжений. Разные объекты должны были строить различные организации, в чем ведомстве находились те или иные функции. Скажем, Наркомпочтель должен отвечать за строительство радиостанций. Внешторг должен был закупать ледокольные пароходы и т.д.

Когда все это доложили на Политбюро, Сталин, который, покуривая трубку, ходил вдоль стола, спросил: “Вы думаете, это все можно осуществить?” Ответили: “Если будет решение”. Сталин: “Покажите, где это ваше Тикси?” Шмидт подошел к карте и показал. Сталин хмыкнул: “Ну да! Мы этот Наркомвод каждую неделю ругаем за то, что он нефть из Баку по Волге не может как следует перевезти, а вы хотите, чтобы он думал о вашем Тикси, порт там строил. Он же думает, что завтра получит выговор за перевозку нефти, а за ваши дела, за Тикси, выговор ему грозит года через два-три. Не сделает он ничего в Тикси!..

Так дело не пойдет. Арктика – вещь сложная. Надо создавать организацию, которая отвечала бы за все. И знала бы – отвечает за Арктику и больше ни за что. А мы с нее спросим – и строго! Тогда у нас дело пойдет. Давайте сделаем по-другому. Бумаги переделайте, а мы напишем постановление: создать при Совнарком Главное управление Северного морского пути, поручить ему проложить этот путь и держать его в исправном состоянии”.

17 декабря 1932 года последовало постановление СНК СССР “Об организации при Совете Народных Комиссаров СССР Главного управления Северного морского пути”:

1. Образовать при Совете Народных Комиссаров Союза СССР Главное управление Северного морского пути. Поставить перед Главным управлением Северного морского пути задачу проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути.
2. Передать в ведение Главного управления Северного морского пути все существующие метеорологические станции, расположенные на берегу и островах Ледовитого океана” (“Правда”, 21 декабря 1932 года).

20 декабря, спустя всего три дня, последовало новое постановление Совнаркома, уточнившее роль и задачи ГУСМП, а также

перечень организационных структур, включаемых в него:

1. Утвердить передачу в ведение Главного управления Северного морского пути следующих метеорологических станций и радиостанций. Поручить Главсевморпути развить и реконструировать сеть метеорологических станций и радиостанций таким образом, чтобы в 1933 году была закончена работа первой очереди, необходимой для открытия плавания по Северному морскому пути. В течение 1933 года должны быть учреждены новые гидрометеостанции на о-ве Белый и в устье Колымы, а также совершенно заново построена станция на мысе Северном, проведена реконструкция отдельных станций. Всего на старых и новых станциях должны быть установлены 7 новых длинноволновых установок и 6 новых коротковолновых установок (не менее 250 Вт).
2. Передать в ведение ГУСМП Арктический институт с тем, чтобы исследование Северного морского пути было основным содержанием его научной работы.
3. Передать в ГУСМП ледоколы "Седов", "Сибиряков", "Таймыр" и подлежащий поднятю ледокол "Садко".
4. Предрешить передачу ГУСМП необходимых судов не ледокольного типа для обследования берегов, организации каботажного плавания, погрузочно-разгрузочных работ.
5. Поручить ГУСМП: а) образовать в необходимых местах угольные базы и произвести элементарное портовое оборудование, в первую очередь на о-ве Диксон, в бухте Тикси (устье Лены) и в устье Колымы; б) образовать в необходимых местах самостоятельные базы для постоянного наблюдения за льдом и содействия проводке судов, причем в 1933 году организовать также базы, в составе двух самолетов каждая, на о-ве Диксон, мысе Челюскин и мысе Северном; в) в двухмесячный срок разработать тип ледоколов, необходимых для Северного морского пути; г) разработать план аэрофотосъемки в течение одного-двух лет побережья Ледовитого океана...
7. ГУСМП совместно с "Комсеверопути" провести в 1933 году очередную Ленскую операцию – доставку грузов из Архангельска и Владивостока в Тикси. Организовать аналогичный по характеру рейс из Владивостока в устье Колымы. Вместе с Союзгеологоразведкой при-

ступить к поиску месторождений олова, вольфрама, молибдена на Таймыре и Северной Земле, промышленных запасов угля – в районах, прилегающих к побережью Ледовитого океана" (Жуков Ю.Н., 2008).

Начальником ГУСМП был утвержден профессор О.Ю. Шмидт. Уже 1 января 1933 года он подписал приказ №1:

"1. Объявляется постановление СНК СССР от 17 декабря 1932 года об образовании Главного управления Северного морского пути при СНК СССР.

2. С сего числа считать ГУСМП начавшим работу.
3. С сего числа приступил к исполнению обязанностей начальника ГУСМП.
4. Назначаю тт. Шевелёва М.И. и Ушакова Г.А. исполняющими обязанности заместителей начальника ГУСМП.
5. На тов. Шевелёва М.И. возлагаю руководство вопросами морского и воздушного флота. На тов. Ушакова Г.А. возлагаю руководство вопросами полярных радиостанций, гидрометеослужбы и научно-исследовательских работ" (Почтарев А.Н., Горбунова Л.И., 2011).

Из воспоминаний М.И. Шевелёва:

"Мы начали работать. Приказ №1, который отдал Шмидт, датирован 1 января 1933 года, так как с этого дня началось финансирование, открывались счета, штаты и т.д. Помещались мы в маленьком домике, там сейчас восстановлена церковь, рядом с гостиницей "Россия"..."

Я два года командовал Карской экспедицией, ее морской частью. Правда, довольно скоро морские дела я сдал Федору Никифоровичу Матвееву, старому большевику, который работал в Наркомводе. А сам вплотную занялся полярной авиацией. Ее нужно было превратить из маленькой службы Комсеверопуть в мощное подразделение".

Мировой экономический кризис, охвативший в 1930-х годах практически все развитые страны, резко сократил экспорт из СССР многих традиционных товаров, в том числе леса и пушнины. Продолжавшаяся 13 лет деятельность объединения "Комсеверопуть" теперь стала убыточной. В.В. Куйбышев внес на рассмотрение Политбюро предложение об объединении "Комсеверопути" с ГУСМП. Это предложение было принято. В заместители к О.Ю. Шмидту определили хозяйственника С.С. Иоффе, членами коллегии стали все прежние руководители "Комсеверопути".

11 марта 1933 года вышло постановление Совета труда и обороны:

1. Всесоюзное объединение НК Внешторга "Комсеверопуть" со всеми его активами и пассивами передать Главному управлению Северного морского пути.
2. Поручить Главному управлению Северного морского пути ликвидировать "Комсеверопуть" как объединение и на его базе создать в системе ГУСМП следующие хозрасчетные организации: а) Таймырский трест с центром в Игарке; б) Северо-Уральский трест с центром в Обдорске; в) Якутский комбинат с центром в Якутске" (Жуков Ю.Н., 2008).

15 мая 1933 года была юридически упразднена (фактически она давно же не собиралась) Арктическая комиссия, функции которой теперь перешли к Главсевморпути. Гидрографическое управление Наркомвоенмора передало ГУСМП восемь радиостанций в Арктике и управление по обеспечению безопасности морского плавания в Карском море и по устьям сибирских рек (УБЕКО-Сибирь).

Таким образом, буквально за несколько месяцев функции Главсевморпути значительно расширились. Созданных в январе трех профильных управлений – морского, полярных станций и авиаслужбы – стало явно недостаточно. По итогам навигации 1933 года, и прежде всего рейса парохода "Челюскин", 20 июля 1934 года вышло постановление СНК и ЦК ВКП(б), которым предусматривалось строительство четырех новых ледоколов типа "Красин", морских портов и радиоцентров, воздушных линий и аэропортов. На ГУСМП возложили руководство изысканием и освоением природных ресурсов в Советской Арктике.

В европейской части страны территория Главсевморпути охватывала острова и моря Северного Ледовитого океана, а в азиатской – всю материковую сушу к северу от 62-й параллели. Многие предприятия на этой территории перешли в ведение ГУСМП. На него же возлагались функции по хозяйственному и культурному обслуживанию районов Крайнего Севера, а также контролю и наблюдению за деятельностью других ведомств и учреждений в этом направлении. После упразднения в 1936 году действовавшей на Севере интегральной (смешанной) кооперации главку поручили также осуществлять торговые и заготовительные операции в подведомственных районах.

Постепенно Главсевморпуть превратился в крупную территориальную комплексную транспортно-промышленную, торговую и научную организацию. Во второй пятилетний план развития народного хозяйства страны (1933–1937 годы) впервые включили раздел “Освоение Советской Арктики”. За период 1935–1937 годов ЦК ВЛКСМ провел четыре массовых призыва комсомольцев для работы в Арктике, в ходе которых на Север направили свыше 1,5 тыс. юношей и девушек (Булатов В.Н., Грехов В.Н., 1985).

ЛИТЕРАТУРА

Булатов В.Н., Грехов В.Н. Деятельность политических отделов Управления Северного морского пути (1934–1954 гг.) // *Летопись Севера*. М.: Мысль, 1985. Т. 2.

Жуков Ю.Н. Сталин: арктический щит. М.: ВАГРИУС, 2008.

Почтарев А.Н., Горбунова Л.И. Полярная авиация России. 1914–1945 годы. М.: Паулсен, 2011.

Шевелёв М.И. Арктика – судьба моя. Воронеж: МОДЭК, 1999.

75 лет первой высокоширотной воздушной экспедиции “Север”

1937 ГОД

Решающее постановление Политбюро ЦК ВКП(б) последовало 14 февраля 1937 года:

1. Разрешить Главсевморпути (т. Шмидт О.Ю.) осуществить в марте-апреле 1937 года экспедицию в район Северного полюса для высадки полярной станции на льду...
2. Для обеспечения быстрого запуска моторов на морозе и работы самолетных радиостанций на земле разрешить приобрести за границей три вспомогательных мотора “Дуглас” 500 кубических сантиметров емкостью...
5. Обеспечение службы погоды во время полета возложить на Главсевморпуть и Главное управление гидрометеорологической службы под личным руководством Г.А. Ушакова (Жуков Ю.Н., 2008).

Для участия в экспедиции подготовили четыре самолета ТБ-3 (АНТ-6) под руководством М.В. Водопьянова, А.Д. Алексеева, Н.П. Мазурука и В.С. Молокова. Кроме того, был еще средний самолет Р-6

(АНТ-7) с пилотом П.Г. Головиным и легкий самолет Р-5 с пилотом Л.Г. Крузе. Всего в состав экспедиции вошло 64 человека. Помимо экипажей и четырех папанинцев, здесь были начальник Главсевморпути О.Ю. Шмидт – руководитель экспедиции, начальник Управления полярной авиации М.И. Шевелёв, партторг Домагаров, кинооператор М. Трояновский, спецкоры газет “Правда” и “Известия” Л.К. Бротман и Э.С. Вилинский, а также несколько представителей авиазавода и изготовителей аппаратуры.

Один из первых Героев Советского Союза, участник спасения челюскинцев М.С. Бабушкин являлся начальником оперативного отдела УПА ГУСМП. Естественно, он отошел от практической летной работы, но активно занимался подготовкой литературной части предстоящей воздушной экспедиции на Северный полюс. Бабушкин мечтал об участии в этой операции, совершил около 20 тренировочных полетов на самолете АНТ-6, из них 5 самостоятельных. Однако операция по удалению желчного пузыря едва не поставила крест на его планах. Выручил М.В. Водопьянов, коллега по челюскинской эпопее: он предложил Михаилу Сергеевичу войти к нему в экипаж вторым пилотом. Так старейшина русской полярной авиации оказался в полярной экспедиции.

21 марта участники перелета загрузили и отправили в Архангельск вагон с частью багажа, чтобы не перегружать самолеты. Домой каждый добрался только к часу ночи. А в пять утра пора было выезжать на аэродром. Улицы Москвы пустыньны, но на Центральном аэродроме царил оживление. Объявили посадку. Небольшое недоразумение: Кренкель не взял с собой паспорт, считая, что на полюс он не пригодится. И даже после вмешательства О.Ю. Шмидта вопрос с трудом решили.

Летели низко прижатые облаками, часто попадая в мокрый снег. Первая посадка – на большом поле возле с. Холмогоры, родины Ломоносова (Архангельск не принимал по погоде). Здесь самолеты “переобули” – поставили на лыжи. Пока проводили эту операцию, погода и тут испортилась.

Слово И.Д. Папанину (1977): “До Архангельска мы в этот день не добрались. Оказалось, что сильно тает, и мы нашли приют в Холмогорах, в которых и не рассчитывали побывать... На нас смотрели с любопытством. Конечно же все узнавали Шмидта, Водопьянова, Молокова. Примчался на газики секретарь райкома партии: шутка ли, сам Шмидт в районе появился!

В Холмогорах прожили мы пять дней. Северяне – милые, гостеприимные люди, но нет ничего хуже, чем ожидание”.

Только через неделю удалось перелететь в Нарьян-Мар. Здесь на р. Печоре держался крепкий лед. Жили в школе, где просидели еще две недели. За это время экипажи проверили всю материальную часть. Члены экспедиции хорошо отдохнули перед следующим этапом до Земли Франца-Иосифа.

На 12 апреля метеорологи обещали удовлетворительные условия. С 3:00 начали подготовку самолетов, но первым выпустили Головина для разведки погоды. В 7:00 Шмидт отдал распоряжение о вылете. Температура ноль градусов, снег только выпал, но очень влажный и липкий. Пять раз головной самолет Водопьянова вырубил на старт, но все было бесполезно. Однако приближался теплый фронт, и летчики ожидали дальнейшего улучшения погоды. Приняли решение: слить по две тонны горячего с каждого самолета и лететь до полярной станции Маточкин Шар, пополнить там запасы топлива и продолжить полет на о-в Рудольфа.

Водопьянов взлетел только со второй попытки, вслед за ним поднялись Молоков и Мазурук. А вот самолет Алексеева никак не мог оторваться. Чтобы не расходовать бензин, решили не ожидать его и лететь на Маточкин Шар, а Алексееву – догонять. Достигнув Новой Земли, эскадра пошла на север вдоль восточного побережья, пользуясь ясной погодой. В 15:00 перед ней открылась поверхность замерзшего пролива Маточкин Шар. Аэродром оказался чудесным, с выложенным посадочным знаком. Посадку совершили благополучно, а вскоре прибыл и Алексеев.

На следующий день начался буран. Вокруг полярной станции кипело, как в котле. Шевелёв и Слепнёв решили проверить, как закреплены машины. Одевшись, вышли из дома. Закрепив трос на крыльце, двинулись в сторону аэродрома. Пройдя несколько десятков метров, наткнулись на самолет. Осмотрев его, перешли к следующей машине. Пробродив почти час и убедившись, что все в порядке, вернулись на станцию. В дальнейшем решили установить непрерывное дежурство у самолетов. Только к полудню 18 апреля ветер стал стихать, механики прогрели моторы, и в 19:00 удалось подняться в воздух.

На о-ве Рудольфа погода оказалась хорошей, полоса на куполе ледника отлично подготовлена и обозначена, посадка прошла успешно. Добравшись на тракторных са-

нях до поселка у подножья ледника, члены экспедиции смогли убедиться, как много сделано к их прилету. За несколько месяцев были построены авиабаза, радиоцентр, радиомаяк, несколько жилых домов. Разместились хотя и тесновато, но с удобствами. Через несколько дней все самолеты были проверены, можно лететь на полюс. Однако и здесь погода показала себя.

Синоптик Б.Л. Дзержевский предельно осторожничал и ежедневно запрещал полеты. Разведчик П.Г. Головин 5 мая на двухмоторном Р-6 все-таки слетал на полюс. Это было серьезное достижение по тому времени. Только американец Бэрд на самолете, норвежец Амундсен и итальянец Нобиле на дирижаблях проделали это до него. Головин доложил, что в районе полюса много разных ледяных полей, годных для посадки тяжелых самолетов.

21 мая вылетел самолет Водопьянова с четверкой папанинцев и руководством экспедиции. Остальные машины должны были стартовать позднее.

Вспоминает Э.Т. Кренкель: *“Первым идет к полюсу флагманский самолет Н-170 М.В. Водопьянова, второй пилот Бабушкин. На нем летим мы четверо, Шмидт, флаг-штурман экспедиции И.Т. Спирин. Ему и Жене Фёдорову, с их астрономическими инструментами, предстоит отыскать среди снега и льда полюс и привести машину к этой заветной точке.*

Погода отличная. Пятый час утра по московскому времени. Сняты чехлы. Механики дают полные обороты, проверяя моторы. За самолетами мириадами алмазов вздымается снежная пыль.

Водопьянов и Бабушкин уже на своих местах. В “Моссельпроме” – так называют носовую часть самолета – хозяйничает Спирин. Рысью обегаям провожающих, тычась друг в друга мокрыми носами для поцелуя”.

Пройдя полюс, Водопьянов нашел подходящую льдину примерно в 20 км дальше. Из воспоминаний М.С. Бабушкина: *“Вдруг из штурманской кабины к нам, согнувшись, пробирается Спирин. Лицо радостное, глаза блестя. Подошел и таким ласковым полупшепотом говорит мне:*

– Под нами полюс, полюс под нами...

Я, конечно, сразу же посмотрел в окно. “Нет, – думаю, – никакого полюса. Облачность сплошная”. Покачал головой.

– А что же тебе, столб, что ли, поставить?! – рассердился Спирин. Водопьянов услышал нас и закричал:

– Полюс! Давайте скорее садиться!..

Шмидт вступает в наш разговор.

– Подождем садиться. Я знаю, что вы хорошо, безупречно определяетесь, – сказал он, обращаясь к Спирину. – Пилоты вы хорошие, штурманы отличные, но я тоже кое-что понимаю в математике и знаю, что можно ошибиться в расчетах, тогда на весь мир скандал получится. Лучше перелететь через полюс, чем не долететь.

Через 10 минут дается команда о посадке. Водопьянов разворачивается на 180 градусов, и машина погружается в облачность. Все напряженно ждут, когда начнет проявляться. Водопьянов, сидя за штурвалом, сосредоточенно следит за приборами.

Вот появляются черные пятна. Разводья, трещины. Вода? Становится все светлее. Высота 600 м. Облака кончились. Под нами безбрежное пространство льда, испещренного морщинами, изрезанного трещинами и разводьями. Лед массивный, хотя весь в мельчайших складках. Так вот каков он, Северный полюс!”

Слово геофизика Е.К. Фёдорову: *“Лыжи коснулись поверхности. Бежим, резко накрываясь и вздрагивая на неровностях. Сзади раздаётся хлопок парашюта. Он надулся и тормозит самолет – это изобретение Водопьянова. Вот и стали. Все в порядке. Цель достигнута. Путь сюда из Москвы занял 65 дней. Механики открывают люк в полу и выбрасывают легкую алюминиевую ленту. Трояновский с камерой в руке: “Я не в счет”, – скатывается вниз. Шмидт и все мы торопливо сходим на лед.*

Кто-то выносит и втыкает в снег шест с флагом. Бутылка коньяка разлита в 13 кружек. Всем по глотку. Ура!”.

К сожалению, при посадке сгорела обмотка умформера, самолетная радиостанция вышла из строя. А у Кренкеля за период долгого ожидания на Рудольфе сели на морозе аккумуляторы. Из-за неопределенности сроков вылета их не подзаряжали. Таким образом, обе рации молчали и нельзя было передать радиограмму о достижении цели. Радисты запустили бензиновый движок и поставили батарею на подзарядку, на что требовалось несколько часов. За это время установили палатки, метеобудку и приготовили обед. Наконец Кренкель смог выйти в эфир и передать первое сообщение на о-в Рудольфа. В ответ сразу же поступило приветствие за подписью всех членов Политбюро.

Остальные самолеты экспедиции, вылетевшие за Водопьяновым, не смогли точно выйти на цель – сказывалось слабое приборное оснащение того времени, несо-

вершенство методов навигации. Только Молоков вскоре нашел нужную льдину и сел в лагере. Спустя несколько дней прилетел Алексеев и только через две недели – Мазурук. Его самолет, вначале считавшийся резервным, “раскулачили” еще на Рудольфе, а в экипаже отсутствовал радист.

Из воспоминаний М.С. Бабушкина: *“Когда Мазурук сел на льдину в стороне от нас, Водопьянов очень болезненно это переживал. Скажу прямо: из всех нас Водопьянов особенно волновался в часы, когда отсутствовала связь с Мазуруком. Он уже поговаривал о том, что надо лететь, искать Мазурука, спасать. Он места себе не находил. И если бы не Отто Юльевич, который спокойно доказывал, что Арктика требует терпения и не допускает никакой поспешности, Водопьянов, вероятно, уже сорвался бы и полетел, забыв о себе и думая лишь о затерявшемся, по его мнению, во льдах товарище.*

Кое-как нам удалось уговорить Водопьянова, что пока нет никаких оснований тревожиться: Мазурук – отличный командир, связь должна наладиться, вероятно, волны не проходят. И действительно, связь с Мазуруком была установлена”.

Конечно, когда от тех событий нас отделяют 75 лет, думается, что самолетам воздушной экспедиции незачем было две недели сидеть на полюсе, объедая папанинцев. Видимо, рациональнее было оставить один самолет для подстраховки Мазурука, а остальным улететь на Рудольфа, а может быть – даже выполнить еще один рейс с грузом на полюс. Ведь И.Д. Папанин неожиданно выдвинул ультиматум: слить ему часть бензина из самолетов в резиновые емкости. Пришлось это сделать Алексееву, благодаря чему его самолету не хватило топлива до Рудольфа, он совершил вынужденную посадку на льдину в ожидании подвоза с авиабазы.

6 июня самолет Мазурука наконец появился на “СП-1”. Его быстро разгрузили, провели торжественное открытие дрейфующей станции, и самолеты улетели на Землю Франца-Иосифа. Папанинцы остались вчетвером и начали работу по полной научной программе.

Слово руководителю воздушной части экспедиции М.И. Швелёву:

“Высадив папанинскую группу на полюсе, мы возвращались домой. Прилетев в Архангельск, сели на о-ве Ягодники, потому что ни один аэродром в Архангельске наши самолеты принять не мог. Вдруг меня вызвали к телефону в неподалеку

расположенный дом отдыха и соединили с Москвой. Мой заместитель Жигалев сообщил, что нам приказано прибыть в Москву 25 июня и ровно в 17 часов быть на Центральном аэродроме. Еле выпросил разрешение ночью перелететь в Калинин, отдохнуть и потом в Москву...

Так и сделали. Перелетели в Калинин, немного отдохнули и пошли с таким расчетом, чтобы минут десять было в запасе. На подходе вдоль всего шоссе были видны какие-то небольшие кружки – я не мог понять, что это такое. Оказалось, что это стояли милиционеры, а кружки – это их фуражки.

Чтобы точно попасть на бетонную полосу, надо было развернуться над Тишинской площадью. О точном попадании на бетонную полосу было строгое предупреждение. Ее сделали совсем недавно, а по бокам был свежий грунт. Только что прошел дождь, грунт немного промок и наши тяжелые машины там бы застряли. Сели все хорошо. Один Паша Головин на Р-6 сорвался с полосы и застрял, но остальные самолеты проскочили мимо него по бетону.

Зарулили, как нам скомандовали, в самый дальний угол полосы, остановились. Увидели, что к нам мчатся открытые машины, очевидно, линкольны – своих таких тогда не было. На каждом на подножке охрана. Предложили ехать сейчас же к трибунам – в противоположный конец аэродрома. Мы было заикнулись, что, мол, дали бы хоть переодеться, мы же в рабочем виде, причем одеты легко. На мне вообще были трусы и комбинезон. Слушать ничего не хотели – в машины и к трибунам!

Когда подъехали, нас тут же хотели вести на трибуну, где уже было все правительство. Но оттуда прибежал военный и сказал, что товарищ Сталин предложил нам сначала подойти к семьям, потому что они очень переволновались. Мы поздоровались с родными – и на трибуну. Встречал там сам Сталин, со всеми расцеловался, потом остальные члены Политбюро тоже расцеловались с нами по очереди...

Мы были в несколько ошалелом состоянии, потому что попали, как говорится, с корабля на бал. Усталые, потные, невыспавшиеся. Но слова Сталина, что мы молодцы, – запомнились. Нас тут же потащили в Кремль, посадили в машины с членами семей. Кое-кто пытался обратить внимание на то, что неприлично же в таком виде появляться в Кремле! Но возражений не послушали. Мы, конечно, не ожидали такой встречи: ведь это был

единственный раз, когда Сталин сам приехал встречать.

И вот мы, как были, появились на приеме в Георгиевском зале. Столы были накрыты, стояли бутылки с разными винами, фрукты, деликатесные закуски. Начали читать указ о присвоении званий Героя Советского Союза. Каждый должен был встать и с рюмкой подойти к столу, где сидели члены правительства".

Героями Советского Союза стали О.Ю. Шмидт, М.И. Швелёв, И.Д. Папанин, А.Д. Алексеев, М.С. Бабушкин, Н.П. Мазурук и И.Т. Спирин. Остальные члены экипажей и тройка папанинцев получили ордена.

ЛИТЕРАТУРА

- Аккуратов В.И.** Лед и пепел. Записки штурмана. М.: Современник, 1984; сокр. перизд. М.: ЖАГ-ВМ, 2001.
- Бабушкин М.С.** Записки летчика. 2-е изд. М.: Граница, 2005.
- Бронтман Л.К.** На вершине мира. М.: Гослитиздат, 1938.
- Бурлаков Ю.К.** Папанинская четверка: взлеты и падения. М.: Европ. изд., 2007.
- Виленский Э.С.** Шестнадцать дней на полюсе. М.: Дет. изд., 1938.
- Водопьянов М.В.** Дважды на полюсе. М.: Сов. писатель, 1938.
- Водопьянов М.В.** К сердцу Арктики. Л.: Главсевморпуть, 1939.
- Жуков Ю.Н.** Сталин: арктический щит. М.: ВАГРИУС, 2008.
- Кренкель Э.Т.** РАЕМ – мои позывные (воспоминания). М.: Сов. Россия, 1973.
- Лебедев А.А., Мазурук И.П.** Над Арктикой и Антарктикой. М.: Мысль, 1991.
- Молоков В.С.** Три полета. Л.: Главсевморпуть, 1939.
- Мошковский Я.Д.** Записки пилота. Москва – Северный полюс – Москва. М.: Молодая гвардия, 1938.
- Папанин И.Д.** Жизнь на льдине. М.: Мысль, 1938.
- Папанин И.Д.** Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977.
- Спирин И.Т.** Исторический рейс. Очерки о полете на Северный полюс. Л.: Главсевморпуть, 1939.
- Стромилов Н.Н.** Впервые над полюсом. Из записок полярника. Л.: Гидрометеоздат, 1977.
- Фёдоров Е.К.** Полярные дневники. Л.: Гидрометеоздат, 1979.
- Швелёв М.И.** Арктика – судьба моя. Воронеж. МОДЭК, 1999.

75-летие первой дрейфующей станции Главсевморпути "Северный полюс"

1937 – 1938 ГОДЫ

21 мая 1937 года самолет М.В. Водопьянова АНТ-6 "СССР Н-170" доставил в район Северного полюса папанинскую четверку. Когда прибывшие вслед за ним самолеты Н-169, Н-171 и Н-172 привезли основные грузы, коллектив станции приступил к научным исследованиям.

Уже первая гидрологическая станция обнаружила слой относительно теплой воды на глубине от 270 до 750 м. Это подтверждало вывод Ф. Нансена о проникновении вод Атлантического океана в Центральный полярный бассейн, полученный за 40 лет до этого во время дрейфа "Фрама". Однако работа с ручной лебедкой, которую П.П. Ширшов использовал для гидрологических и гидробиологических целей, была изнурительной. Выкручивать ее приходилось всем четверым, меняясь парами каждые 40 минут.

Открытий как у Ширшова, так и у геофизика-метеоролога Е.К. Фёдорова была масса. Оказалось, что весь Арктический бассейн полон жизни, даже околполюсный район. Папанинцы окончательно закрыли вопрос о существовании суши в районе полюса. Наоборот, там обнаружилась впадина с максимальной глубиной 4,4 км.

Нанося на карту результаты регулярных астрономических наблюдений, Фёдоров и Ширшов сделали вывод о том, что станция попала в мощное течение, выносящее лед в Гренландское море. Зимовщикам это принесло дополнительные хлопоты, так как глубоководные станции надо было делать через каждые 30 миль. Если в июне льдина проходила за сутки по 1,5 мили, то в ноябре уже по 4 мили.

Полярная ночь наступила 5 октября. Гидрологическая лунка стала регулярно замерзать, и бороться с этим стало невозможно. Пришлось перейти на "кочевой" способ работы: нагружали на нарты лебедку, приборы, палатку и доски, запрягались в лямки и тащили к ближайшему разводью. На его краю настилали доски, укрепляли лебедку, а рядом ставили палатку для обогрева. Но все равно работать приходилось на морозе, часто – голыми руками.

Из воспоминаний П.П. Ширшова: "Мы возвращались домой после очередной гидрологической станции, то есть после 35 ча-

сов напряженной, непрерывной работы на отчаянном морозе. Хорошо после этого напиться горячего чая и нырнуть в пушистый, теплый спальный мешок. Но я еще не кончил работу и продолжаю титровать пробы воды, добытые из таких недр океана, о достижениях которых океанографы всего мира могут только мечтать. Наконец я забираюсь в свой спальный мешок. За стеной палатки завывает ветер”.

С начала января 1938 года льдину станции стало быстро выносить дрейфом в сторону Гренландии, где она могла быстро разрушиться и растаять. Со всей очевидностью встал вопрос об эвакуации. Сначала планировалось использовать два самолета ЦКБ-30 под руководством И.Т. Спирина. Но из-за увеличивающихся трещин на льдине от них пришлось отказаться.

Поскольку значительная часть судов ГУСМП вынужденно зимовала во льдах Арктики, к “СП-1” направили гидрографические суда Северного флота: 3 февраля – “Таймыр”, а через четыре дня – “Мурман”. Чуть позже вышло экспедиционное судно ГУСМП “Мурманец” и три подводные лодки: Д-3, Щ-402 и Щ-403, которые заняли позицию между о-вами Медвежий и Ян-Майен.

11 февраля из Ленинграда отправили к берегам Гренландии прошедший срочный ремонт ледокол “Ермак” со снаряжением и топливом, укомплектовали его матросами со стоявших в доке на ремонте кораблей. Руководство походом возложили на О.Ю. Шмидта. Отметим, что на “Таймыр” и “Мурман” перед выходом погрузили самолеты Ш-2 и Р-5 с пилотами Б.Г. Чухновским и Г.П. Власовым для ледовой разведки и связи с папанинцами.

Лагерь “СП-1” обнаружил 15 февраля 1938 года летчик Власов, который совершил посадку на льдину и с помощью ящика пива поднял настроение зимовщиков. На следующий день сюда подошли “Мурман” и “Таймыр”, экипажи которых выкопали из снега все оборудование станции и погрузили его на транспорты. После выхода на чистую воду славная четверка перебралась на борт “Ермака”. Однако возвращение в Ленинград затянулось на несколько дней, поскольку там в это время завершался процесс над участниками троцкистско-зиновьевского блока. Неделю папанинцев возили с экскурсиями по Прибалтике, а родственники в это время ждали их в ленинградских гостиницах.

Участники дрейфа (Кренкель, Фёдоров и Ширшов) получили звание Героев Советского Союза, а Папанин, уже имевший эту награ-

ду, – орден Ленина. Им без защиты были присвоены звания докторов географических наук.

ЛИТЕРАТУРА

- Аккуратов В.И.** Покоренная Арктика. М.: Молодая гвардия, 1948.
- Бурлаков Ю.К.** Папанинская четверка: взлеты и падения. М.: Европ. изд., 2007.
- Кренкель Э.Т.** РАЕМ – мои позывные. М.: Сов. Россия, 1973.
- Нехамкин С.** После льдины. К 70-летию “СП-1” // Аргументы недели. 2008. 28 февр.
- Папанин И.Д.** Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977.
- Фёдоров Е.К.** Полярные дневники. Л.: Гидрометеоздат, 1979.
- Шевелёв М.И.** Арктика – судьба моя. Воронеж: МОДЭК, 1999.
- Ширшова М.П.** Забытый дневник полярного биолога. М.: АВАНТИ, 2003.
- Виленский Э.** Возвращение папанинцев. М.: Детиздат, 1939.

75 лет перелету экипажа В.П. Чкалова из Москвы в США через Северный полюс

1937 ГОД

Как только высокоширотная воздушная экспедиция “Север” приледнилась на Северном полюсе, В.П. Чкалов позвонил В.М. Молотову. Он хотел узнать мнение Сталина о трансполярном перелете в США. Молотов обещал узнать. 25 мая Чкалова и Байдукова пригласили в Кремль, на заседание правительства.

Валерий Павлович доложил о подготовке экипажа и предполагаемом маршруте. Следует заметить, что об идее совместных действий с экипажем Громова он не упомянул, хотя об этом была достигнута договоренность в ходе Международной авиационной выставки в Париже. Громов в то время вновь находился в больнице, и соперник по перелету, видимо, “забыл” о договоре.

Выслушав Чкалова и задав ему несколько вопросов, Сталин дал добро на перелет. В принятом по этому поводу постановлении правительства говорилось:

“1. Разрешить тт. Чкалову, Байдукову и Белякову беспосадочный перелет Москва – Сан-Франциско через Северный полюс (на самолете АНТ-25). Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полете сделать

посадку до Сан-Франциско, в одном из городов Канады или Северной Америки.

2. Предрешить перелет т. Леваневского через Северный полюс в Америку на самолете ББА-бис (Болховитинова), приурочив полет к июлю-августу” (Чкалов, 1938).

Перелет Чкалова назначили на июнь-июль. 16 июня экипаж провел заключительный тренировочный полет и доложил о полной готовности. Американцы передали ему точные карты Северной Америки, а Московский радиоцентр – коды для связи. Дежурившему на о-ве Рудольфа экипажу Н.П. Мазурика дали команду быть готовым для оказания необходимой помощи. Дрейфующая станция “Северный полюс – 1” участила метеонаблюдения, регулярно передавая их в Москву, в штаб перелета.

18 июня, перед восходом солнца, на Щелковском аэродроме, опробованном годом раньше, состоялся старт трансполярного перелета. Из воспоминаний В.П. Чкалова (1938):

“Я пустил самолет по бетонной дорожке. Начался самый трудный, самый сложный и вместе с тем самый короткий этап перелета: нужно оторвать тяжело нагруженную машину от земли. Ревущий на полных оборотах мотор понес самолет. Теперь только бы не свернуть. С каждой секундой самолет набирает скорость. Последний привет рукой в сторону провожающих, и я отрываю самолет от земли. Подпрыгнув раз-другой, машина остается висеть в воздухе. Байдуков убирает шасси. Мелькают ангары, затем Щелково, его фабричные трубы. Мы летим. Внизу леса, поля, реки”.

Над материком высота полета составляла 2,5 км, а над Баренцевым морем пришлось подняться до 3 км, чтобы выйти из облаков. Здесь Чкалова сменил Байдуков, но командир остался отдыхать в своем кресле. При подходе к Земле Франца-Иосифа новый грозовой фронт загнал их на высоту 4 км, температура за бортом упала до –24°С.

Из воспоминаний Г.Ф. Байдукова:

“Мы увидели, что самолет стал быстро обледеневать, интенсивно покрываясь прозрачным льдом. Вскоре мы начали ощущать тряску и сильное вздрагивание. Чкалов, все еще находившийся позади, тормозил меня и торопил воспользоваться антиобледенителем. Я открыл кран до отказа, и биение воздушного винта быстро стало уменьшаться. Но плоскости, стабилизатор и антенна самолета леденели бешеными темпами, а их-то очистить было нечем.

АНТ-25, еще загруженный, невзирая на то что мотор работал на полную мощность, буквально скреб высоту метр за метром, и каза-

лось, вот-вот, как обессилевший альпинист, вдруг сорвется с крутого подъема и сорвется в пропасть. Метр за метром, все выше и выше, при лихорадочной раскачке хвостового оперения, на предельно возможных оборотах мотора летел наш много испытанный самолет.

Двадцать минут набирали 150 метров, и – о рекорд! – облака уже кипят под нами. Нас обдают щедрые лучи солнца”.

В 5:10 утра 19 июня АНТ-25 был над полюсом, закрытым мощным одеялом облаков. Н.Д. Папанин вспоминал, как их четверка мечтала о том, что самолет снизится и сбросит им почту. Но услышали только отдаленный гул авиамоторов. Да, откровенно говоря, даже при хорошей видимости терять время, топливо и с трудом набранную высоту ради посылок для людей, живущих на льду всего месяц, было бы неразумно. Ведь самолет должен был пройти точно над точкой полюса, а станция к тому времени дрейфовала примерно в 60–70 км южнее. У каждой экспедиции свои задачи.

При подходе к Американскому континенту наткнулись на очередной мощный циклон, который загнал машину на высоту 5,6 км, но и здесь “брили по верхушкам облаков”. К тому же механики обнаружили, что перемерз трубопровод, подающий воду к двигателям. Пришлось вылить в него горячий чай из термосов и содержимое резиновых туалетных шаров, хотя врачи перед вылетом настойчиво просили привезти их для анализов. Пробка в трубе растаяла и опасность миновала.

Наконец среди облаков стали мелькать темно-коричневые пятна суши. Это был о-в Банкс, а за ним – канадское побережье. Но надвигался очередной циклон. Слово Г.Ф. Байдукову:

“Высота 6 тыс. метров. Стало холодно. На наружном термометре –20°С. Обнаружено, что внутри кабины совсем замерз бак с запасной водой.

Сказывается высота. 6 тыс. м после 36 часов непрерывного полета на высоте 4–6 тыс. м – это не шутка. Я быстро устаю. У меня темнеет в глазах, и, выкарабкавшись из передней кабины, я прикладываюсь к маске с кислородом.

Валерий сильно побледнел. У него почему-то пошла кровь носом. Еле остановил ее и теперь, надев кислородную маску, ведет самолет прежним курсом – через Скалистые горы к океану”.

Достигнув Тихоокеанского побережья, самолет взял курс на юг. Полет над океаном был тяжелым, сильный встречный ветер уменьшал путевую скорость, нещадно трепал

машину. Наступившая ночь скрыла все ориентиры, лишь миллиарды звезд мерцали над головой. Однако пилоты быстро настроились на мощную радиостанцию Сан-Франциско, и радиокompас уверенно вел самолет на нее. Утром 20 июня прошли над о-вом Ванкувер, миновали Сиэтл. Бензина осталось всего 220 л. Чкалов и Беляков углубились в подсчеты, чтобы определить место посадки, а Байдуков продолжал полет к Калифорнии.

После коротких раздумий экипаж решил не рисковать и вернуться в Портленд, который самолет миновал несколько минут назад. Ведь главная задача была уже выполнена: установлена прямая авиасвязь между Европой и Северной Америкой. А достижение рекорда дальности – цель следующей воздушной экспедиции М.М. Громова.

За 63 часа 25 минут экипаж Чкалова преодолел 9130 км, из них около 6000 – надолгами и океанами. Путь между материками сократился почти вдвое. Президент Ф.Д. Рузвельт в своей телеграмме послу СССР писал: *“Я узнал с величайшим удовлетворением об успешном завершении первого беспосадочного перелета из Советского Союза в Соединенные Штаты. Мастерство и смелость трех советских летчиков, которые так блестяще выполнили исторический подвиг, заслуживают величайшей похвалы. Прошу Вас, пожалуйста, передайте им мои самые горячие поздравления” (Чкалов, 1938).*

В качестве премии за содеянное Советское правительство через своего посла в США А.А. Трояновского приобрело для Чкалова, Байдукова и Белякова три новейших “паккарда”. Самолет АНТ-25 в разобранном виде погрузили на пароход, идущий в Советский Союз, а экипаж отправился в агитационную поездку по Америке (интересно, куда бы летчики дели те самые гигиенические шары?).

ЛИТЕРАТУРА

- Байдуков Г.Ф.** Первые перелеты через Ледовитый океан. М.: Делит, 1977.
- Беляков А.В.** В полет сквозь годы. М.: Воениздат, 1982.
- Жуков Ю.Н.** Сталин: арктический щит. М.: ВАГРИУС, 2008.
- Каминский Ю.А.** Кремлевские перелеты. М.: Гласность, 1998.
- Чкалов В.П., Байдуков Г.Ф., Беляков А.В.** Наш полет. М., 1936.
- Чкалов В.П.** Наш трансполярный рейс. М.: Политиздат, 1938.
- Штурманский бортовой журнал самолета N-25. М.: Главсевморпуть, 1939.

75 лет перелету экипажа М.М. Громова по маршруту Москва – Северный полюс – США

1937 ГОД

Узнав о разрешении рекордного полета В.П. Чкалова через Северный полюс, М.М. Громов, только что выписавшийся из больницы, срочно подключился к этому вопросу. Он добился приема у Сталина и доложил ему о готовности к аналогичному полету своего экипажа. При этом высказал предложение об одновременном старте с Чкаловым. Вождь в принципе согласился. Позицию Громова активно поддержала комиссия обороны. В результате Политбюро пришлось изменить программу “рекордов дальности”. 11 июня оно приняло решение:

“Разрешить полет экипажу в составе Громова, Юмашева и Данилина по маршруту Москва – Северный полюс – США одновременно с полетом тт. Чкалова, Байдукова и Белякова”.

Экипажу Громова предоставили комнату в главном корпусе НИИ ВВС на Щелковском аэродроме. Здесь уже разместились месяцем раньше экипаж Чкалова, штаб перелетов, ведущие инженеры из КБ Туполева и врачи. Началась интенсивная подготовка, основное внимание уделялось вопросам навигационного обеспечения и связи. На самолеты установили только что разработанный солнечный указатель курса Л.П. Сергеева (СУК), новые радиостанции “РД”, закупленные в США радиополукомпасы “Файрчайльд”, штурманы получили специально разработанные астрономические таблицы. Вторые пилоты и штурманы закрепляли свои навыки в работе на рации.

В целом оба экипажа готовились по одной схеме, но встречались и разногласия. Чкалов установил на своем самолете стандартные тяжелые баллоны со сжатым кислородом, а Громов, проведший в больнице почти год и на практике ознакомившийся с кислородным оборудованием, склонялся к сосудам Дюара с жидким кислородом. Таким образом, у Чкалова имелся запас на 8 часов, а у Громова – на 20 часов, что существенно сказалось во время перелетов на действиях экипажей. Специалисты рекомендовали использовать бензин новой марки “Экстра”, Чкалов согласился, а Громов решил не рисковать и лететь на проверенной марке.

Видимо, по трезвом размышлении и не без влияния других членов своего экипажа

Чкалов решил, что совместный полет с Громовым ему ни к чему. Однажды утром, зайдя в ангар, громовцы увидели, что их самолет стоит без мотора. Техники заявили, что им приказали переставить его на самолет Чкалова для замены менее надежного. Вот как вспоминает об этом С.А. Данилин: *“Оба экипажа были готовы. Но неожиданно был снят двигатель с самолета Громова (чье это было распоряжение, осталось неизвестным) и переставлен на самолет Чкалова. Экипажу Громова предоставлялся другой двигатель. Но над ним надо было еще работать. Совместный старт состояться не мог”* (Данилин А.С., 1981).

После успешного трансполярного перелета В.П. Чкалова наступила очередь громовского экипажа. На самолет “СССР Н-25-1” поставили новый двигатель, однако конкретных рекомендаций и информации о полете от чкаловцев не поступало. Сталин вызвал в Кремль и детально опросил пилотов. М.М. Громов подчеркнул, что при соблюдении прямолинейности маршрута можно рассчитывать на рекордный по дальности результат. Вождь дал добро на вылет.

По расчетам специалистов, снижение веса загрузки на 1 кг увеличивало дальность полета на 1 км, поэтому тщательной ревизии подверглись аварийные запасы продовольствия и снаряжения. Практически все “лишнее” было снято с самолета. Будем откровенны: в случае вынужденной посадки экипаж долго бы не протянул. Были выброшены аварийный бензиновый движок для радиостанции, надувная резиновая лодка с баллонами, спальные меховые мешки, складные нарты, оружие, примус, посуда, бидон со спиртом, аптечка, половина продовольствия и многое другое. Летчики ссылались на то, что при аварии всем этим воспользоваться не придется. Кусачками они даже “откусили” концы болтов, торчащие из гаек. В итоге удалось взять на борт лишних 0,5 т горючего. При общем взлетном весе самолета 11,5 т бензин составил 6 т – больше половины.

Накануне старта в трансполярный перелет Громов решил осуществить еще один контрольный полет. После отрыва от земли температура воды в двигателе вдруг резко пошла вверх. Командир немедленно его выключил. Развернувшись на малой высоте на 180 градусов, он спланировал на аэродром и совершил посадку. Экипаж спасло то, что самолет имел малую загрузку и не рухнул сразу за взлетной полосой. Ну, а педантизм Громова, который, вопреки мнению коллег и начальства, настоял на контрольном полете, – здесь уже сказало чутье опытного испытателя.

Расследование показало ничтожный дефект – поломку тяги к жалюзи радиатора, прекратившего обдув двигателя. После его устранения и еще одного контрольного полета Громов доложил о готовности Я.И. Алкснису, а тот Ворошилову и Сталину.

Вылет состоялся в 3:00 утра 12 июля. Экипаж провожали на Щелковском аэродроме Ворошилов, Алкснис, Туполев, Микулин. На месте пилота – Громов. От его опыта, выдержки и летного мастерства зависело всё, так как с такой нагрузкой самолет еще не взлетал.

Из воспоминаний штурмана С.А. Данилина:

“Прошли уже больше половины дорожки, а самолет, кажется, идет недостаточно быстро и тяжело, слегка подпрыгивая и стуча колесами шасси. У него очень большой размах крыльев, и создается впечатление, что их концы уходят от фюзеляжа очень далеко. А ведь все горючее находится в баках в этих крыльях. При каждом толчке концы крыльев провисают к земле и амплитуда их колебаний достигает метра и более. Кажется, еще немного – и крылья отвалятся...”

Да и действительно, если Громов, увидев близость конца дорожки, не выдержит и подорвет машину, она, не имея достаточной скорости, чуть-чуть взмоет в воздух, а затем плюхнет на колеса. Даже небольшой удар будет достаточен для того, чтобы крылья сложились. Но все сошло благополучно: Громов довел самолет до самого конца дорожки и при последнем толчке удержал машину в воздухе, не давая ей снова коснуться земли”.

В отличие от чкаловского маршрута Громов несколько отклонился к востоку, на о-в Колгуев и Новую Землю, поскольку там находились спортивные комиссары, фиксирующие пролет. Надлежало пройти над ними в пределах видимости и сбросить вымпелы над контрольными пунктами. Это создавало дополнительные трудности, так как над Колгуевым, например, пришлось снижаться с 1500 до 200 м.

При подходе к Земле Франца-Иосифа самолет попал в полосу мощного циклона, которую пришлось преодолевать вслепую почти два часа на высоте 4500 м, испытывая значительное обледенение. Вес машины позволял сделать это с огромным трудом, так как следовало лететь с минимальной, наиболее экономичной скоростью. Пилоту постоянно приходилось быть в большом напряжении, чтобы не сорваться в штопор.

Кончились первые сутки. На полюс вышли в расчетное время, на три часа быстрее экипажа Чкалова. Еще через пять часов самолет достиг Канадского архипелага. Позади осталось 6 тыс. км, но для установления рекорда дальности предстояло пройти еще столько же. После пролета Большого Медвежьего озера облачность стала быстро сгущаться. Самым страшным врагом здесь могло стать обледенение.

Из воспоминаний М.М. Громова:

“Положение складывалось тяжелое. В кучевой облачности всегда начинается невероятная болтанка. Восходящие и нисходящие воздушные потоки настолько сильны, что могут легко переломить самолет. Первое, что мы почувствовали, – это резкий бросок вверх. Потом машину стало швырять из стороны в сторону, как щепку. Представляете, чего нам стоило выдерживать курс, да еще с набором высоты!”

С трудом достигли пяти тысяч, все чаще приходя к кислородным маскам. И тут началось обледенение! Весь самолет задрожал – значит, и винт покрылся ледяной коркой. Включили антиобледенители, но они мало помогли. Пришлось опуститься до трех с половиной тысяч. Обледенение не прекращается. Ниже нельзя – там горы. Посоветовавшись, решили изменить курс и обойти циклон. Почти три часа Андрей вел самолет вслепую, в условиях шторма и обледенения. Это стоило огромной затраты сил, и я сменил его за штурвалом. Два раза мы подходили к Сизтлу, и оба раза циклон заставлял нас менять курс и искать новое решение. Но от борьбы за рекорд мы не отказывались”.

Через 50 часов полета экипаж взял курс на юго-запад к тихоокеанскому побережью. Достигнув Сан-Франциско, он установил новый мировой рекорд дальности по прямой, но горючего было еще достаточно, и Громов решил лететь на Лос-Анджелес. Однако там стоял туман и посадку пришлось совершать в районе местечка Сан-Джасинто. Облетев этот уголок несколько раз, пилот выбрал поле, на котором паслось несколько коров. Ветра не было, поэтому пробег предстоял большой, тем более что в целях экономии веса с самолета была снята тормозная система.

Из воспоминаний второго пилота А.Б. Юмашева:

“На случай поломки или даже капотирования мы одели пуховые куртки, которые могли предохранить от ушибов, и вместе с Данилиным должны были при посадке уйти в хвост самолета. Я выпустил шасси

и ушел в хвост. Громов вышел на прямую и, сделав отличный расчет, стал садиться. Скорость приземления, несмотря на посадку на три точки, из-за отсутствия ветра была все же большой, для увеличения сопротивления и уменьшения пробега Громов выключил винт. Самолет побежал как по булыжной мостовой. Почти в самом начале пробега попался бугор, от которого машина резко подпрыгнула и, получив удар, даже приподняла хвост. Но это был единственный скачок, после которого машина бежала спокойно и наконец остановилась. Полет был закончен”.

Самолет пробыл в воздухе 62 часа 17 минут, преодолев около 11,2 тыс. км, однако в зачет рекорда вошло только расстояние по прямой, то есть 10 148 км. При этом в баках еще оставалось горючего на 1,5 тыс. км, но не было договоренности на пересечение американо-мексиканской границы.

Москвичи торжественно встречали героев-летчиков на площади Белорусского вокзала. В их честь был устроен прием в Большом Кремлевском дворце. А.Б. Юмашеву и С.А. Данилину присвоили звание Героя Советского Союза, М.М. Громов, уже имевший это звание, был награжден орденом Ленина. Международная авиационная федерация (ФАИ) удостоила их своей высшей награды – медали Анри де Лаво. В истории советской авиации это произошло впервые. Только через 25 лет такую же награду получит Юрий Гагарин – за первый полет в космос.

Развивая схему рекордного самолета АНТ-25, в конструкторском бюро В.А. Чижевского создали дальний высотный самолет БОК-15, имевший трехместную герметизированную кабину и дизельную силовую установку. Расчетная дальность этой машины достигла 25 тыс. км на высоте 12 тыс. м. Два экипажа во главе с М.М. Громовым и Г.Ф. Байдуковым начали подготовку к кругосветному перелету по широте Москвы, однако война сорвала его выполнение.

ЛИТЕРАТУРА

- Громов М.М.** Через всю жизнь. М.: Молодая гвардия, 1986.
- Данилин А.С.** Через Северный полюс – с мировым рекордом. М.: ДОСААФ, 1981.
- Каминский Ю.А.** Кремлевские перелеты. М.: Гласность, 1998.
- Юмашев А.Б.** Рекорд дальности (Москва – Северный полюс – США) / Наука и жизнь. 1987. №6.

75 лет трагическому трансполярному перелету экипажа С.А. Леваневского

1937 ГОД

Помимо перелетов через полюс экипажа В.П. Чкалова и М.М. Громова планировалась также воздушная экспедиция С.А. Леваневского. После неудачной попытки подыскать подходящий самолет в США Сигизмунд Александрович заключил договор с авиаконструктором В.Ф. Болховитиновым. Правда, его новая четырехмоторная машина ДБ-А, являющаяся развитием конструкции АНТ-6, еще не прошла всех положенных испытаний. Но Леваневского заставляла спешить надвигающаяся осень и связанная с ней непогода. Он всемерно форсировал события, делая упор на то, что это первый коммерческий рейс через полюс.

Из воспоминаний штурмана полярной авиации В.И. Аккуратова:

“Перелет экипажа Сигизмунда Леваневского на тяжелом, многомоторном воздушном корабле “СССР Н-209” конструкции В.Ф. Болховитинова должен был не только установить рекорд для подобного класса самолетов, но и доказать возможность трансполярно-пассажирского сообщения по кратчайшему пути из Москвы в Америку. На борту самолета были товары, но не для коммерческих целей, а как дар американскому народу: сибирские дорогие меха, черная икра, сувениры советских умельцев, специально отпечатанные по этому случаю почтовые марки”.

Члены экипажа, за исключением командира, настроены были плохо. Они видели много недоделок в опытном экземпляре, тревожило также то, что сам Леваневский практически не тренировался на этой машине, перепоручив все второму пилоту.

За заводскими испытаниями ДБ-А следил шеф-пилот Г.Ф. Байдуков. Однажды он решил попробовать самолет сам. В полете обнаружил, что машина обладает недостаточной продольной устойчивостью. Летчик-испытатель Н.Г. Кастанаев согласился – у него были такие же наблюдения. Для более полного представления о возможностях опытного экземпляра необходимо было испытать его с грузом. 14 мая 1937 года Байдуков с Кастанаевым пошел в перелет по маршруту Москва – Мелитополь – Москва с грузом в 5 т.

А уже через три месяца эта машина унесла экипаж Леваневского в трансполярный перелет, вторым пилотом пошел Кастанаев. Конечно, заводскому летчику-испытателю не обя-

зательно умение пилотировать “вслепую”. Но ведь его взяли не в комфортный полет. Байдуков вспоминал также, что, когда 25 мая 1937 года в Кремле созвали совещание по предстоящим перелетам, Леваневский еще не знал, на каком самолете он полетит. Ворошилов посоветовал Сталину ДБ-А производства московского авиазавода №22 в Филях, на котором недавно было установлено два рекорда скорости. И Сталин обязал Байдукова ознакомить Леваневского с этой машиной, несмотря на отрицательное отношение того к этой идее. Конструктор Болховитинов также был против использования недовведенной машины, но его грубо оборвали – решение принято наверху. Байдукова вообще заподозрили в том, что он, как шеф-пилот, имел на этот самолет свои виды (что, кажется, вполне обоснованно).

31 июля вышло постановление Политбюро о перелете экипажа Леваневского по маршруту Москва – Северный полюс – США, в котором говорилось об отпуске средств в размере 2,5 млн рублей и 75 тыс. долларов. 12 августа члены экипажа заняли места в самолете “СССР Н-209”, взлетели и взяли курс на север. Планировалось за 25–30 часов долететь до Аляски, заправиться в Фэрбенксе и продолжить путь до Нью-Йорка. Хотя Леваневский, по-видимому, втайне думал о рекорде дальности.

В ночь на 13 августа самолет прошел над Белым морем, но при подходе к Земле Франца-Иосифа попал в мощную облачность. Опасение обледенения заставило пилотов забраться на предельную высоту. Двигатели работали на повышенных режимах. Кабина не имела системы отопления, и в ней было очень холодно. Все сидели в кислородных масках.

В 13:40 пролетели Северный полюс. Но менее чем через час очередная радиogramма сообщила об отказе крайнего правого двигателя. С большой перегрузкой и на трех двигателях машина могла продолжать полет только со снижением. Штаб перелета дал команду снизиться до 2,5 км, чтобы убавить нагрузку на оставшиеся моторы и попытаться дотянуть до побережья Аляски, где осуществить посадку. Но, видимо, Леваневский очень стремился к рекорду дальности и продолжил полет на прежней высоте, где расход топлива был минимальный.

Из воспоминаний М.И. Швелёва:

“Накануне, перед самым вылетом, Леваневский попросил меня приехать к нему домой на прощальный ужин. Тяжелый осадок остался после этого ужина. У всех были какие-то нехорошие предчувствия.”

На рассвете он вылетел с того же аэродрома, откуда вылетали предыдущие экспедиции на РД. Я вернулся к себе в управление.

Примерно в середине дня вдруг позволили с Центрального аэродрома и сообщили, что от Леваневского получена телеграмма: отказал четвертый двигатель, высота 4600, идут в облаках, сильно болтает...

Ему командовали снизиться до двух тысяч с расчетом, что тогда он сможет убавить мощность крайнего левого двигателя и спокойно пойдет на двух с половиной двигателях – на этой высоте достаточно. Но тогда получалось, что в лучшем случае он дотянет до берега Аляски и ни о каком дальнем перелете не будет и речи. Явно в погоне за рекордом Леваневский пошел на недопустимый для машины риск: она не могла дать того, что ее насильно заставляли делать.

Когда связь оборвалась, стало ясно, что самолет сорвался в неуправляемый режим и вряд ли удастся из него вывести... Скорее всего, имея сильный динамический удар, самолет пробил лед”.

Созданная правительственная комиссия срочно направила на Землю Франца-Иосифа воздушный отряд М.В. Водопьянова, который недавно вернулся оттуда после высадки папанинцев. Вылет был поспешным, не очень толково организованным. Не повезло и с погодой. Быстро проскочили до Амдермы, а там застряли. О-в Рудольфа был прикрыт туманом, перелететь туда никак не удавалось. Водопьянов и летевший с ним Шевелёв решили добраться вначале до мыса Желания на северной оконечности Новой Земли, чтобы быть поближе к Земле Франца-Иосифа. Но оказалось, что мокрая тундра не держит тяжелые машины АНТ-6, и все члены экипажей вывозились в грязь с ног до головы, пока вытаскивали их на более твердое место.

10 сентября, несмотря на плохую погоду, отряд вылетел с мыса Желания на о-в Рудольфа. Сесть удалось на о-ве Райнера, единственном во всем архипелаге не закрытом туманом. Спустя 10 минут после посадки и этот остров затянуло туманом. Только через три дня самолеты перелетели на о-в Рудольфа. Через два часа туда же прилетел на легком Н-36 из бухты Тихой И.П. Мазурук, отсутствовавший 40 дней. (Напомним, что самолет Н-169 и экипаж Мазурука дежурили на Рудольфе для оказания при необходимости помощи папанинцам. Если бы Мазурук не улетел в бухту Тихую, то мог бы начать поиски Леваневского сразу после его пропажи, то есть в 20-х числах августа.)

Отряд из Москвы так торопился, что прилетел без зимнего обмундирования, за исключением руководства. Зато успели оборудовать антиобледенителями винты самолетов и установить добавочные бензобаки.

Только 20 сентября установилась хорошая погода. Шевелёв направил на разведку самолет Мазурука, с тем чтобы в случае отсутствия облачности после 84° с.ш. за ним вылетел основной отряд. Но надежды эти не оправдались. Флаг-штурман Н.Т. Спирин объяснил Шевелёву, что полеты на поиски в таких условиях будут безрезультатны. Все это понимали, но считали необходимым воспользоваться хотя бы одним днем хорошей погоды и слетать в район предполагаемой посадки Леваневского.

Поскольку световой день значительно сократился, руководство отряда приняло решение лететь за полюс одним самолетом, переставленным на лыжи (“СССР Н-170” Водопьянова). А остальным машинам подстраховать его на о-вах Земля Александры и Грэм-Белл. Но 29 сентября заболел гриппом Мазурук (эту болезнь завезли из Москвы, и она свалила 13 человек). Вместо него на командирское кресло сел Г.К. Орлов, но при взлете на разведку одна лыжа провалилась в засыпанную снегом трещину ледника. Были снесены шасси, разбиты винты, радиатор и одно крыло. Экипаж отделался испугом.

Вновь не повезло второму пилоту Н-169 М.И. Козлову. Только он отошел от сильного ожога, как повредил ключицу при спуске на лыжах с купола ледника. Поэтому машину Мазурука решили оставить на острове для подстраховки основного отряда, а аварийную радиостанцию с нее забрали для другого экипажа. Между тем температура воздуха на о-ве Рудольфа опустилась до –25°С, масло в баках начало замерзать, электроподогрев – давать сбои.

Лишь 7 октября самолет Н-170 Водопьянова смог вылететь на полюс. Подходящую погоду, таким образом, пришлось ждать 24 дня. Мазурук на Н-169 перелетел для подстраховки на о-в Земля Георга. Самолет Н-171 Алексеева, который должен был поджидать флагмана на о-ве Грэм-Белл, так и не смог подняться в воздух из-за глубокого снега, в котором вязли колеса.

В условиях наступившей ночи Водопьянов с Шевелёвым и штурманом Спириным достигли точки полюса и пролетели еще дальше, до 88-й параллели. Вначале шли на высоте 1–1,5 км, но вскоре сплошная облачность прижала их ко льду, высота полета порой не превышала 30–100 м. Не обнару-

жив следов Леваневского, самолет вернулся на о-в Рудольфа.

Большого отряда Водопьянова сделать не смог и стал готовиться к отлету на Большую Землю, освободив позиции второму отряду – Б.Г. Чухновского. Без сомнения, летчики первого отряда обладали высоким мастерством и были полны решимости сделать все возможное, но время было упущено. Неодолимой преградой стала долгая полярная ночь.

В состав отряда Б.Г. Чухновского вошли экипажи М.С. Бабушкина, Я.Д. Мошковского и Ф.Б. Фариха, участвовавшие в высадке папанинцев в качестве вторых пилотов. На Центральном аэродроме Москвы выстроились окрашенные в оранжевый цвет четыре самолета Г-2 (АНТ-6). Эти четырехмоторные гиганты отличались от однотипных с ними боевых ТБ-3 застекленными кабинами и дополнительными бензобаками, установленными в бомбовых отсеках. С раннего утра до позднего вечера экипажи трудились вместе со специалистами авиазавода, готовя самолеты к дальнейшей экспедиции. Вереницы автомашин завозили множество снаряжения, необходимого для обеспечения автономной работы и жизни в нелегких условиях полярной ночи.

К началу октября отряд подготовился к вылету. Задерживала только погода. Наконец синоптики дали разрешение на вылет. Оставляя за собой шлейфы черного дыма, перегруженные машины поднялись в воздух. Минув Вологду, добрались до Нарьян-Мара. В Арктике уже началась зима и наступила долгая полярная ночь. Из Нарьян-Мара взлетели на колесах по глубокому снегу. А лыжи ждали только на о-ве Рудольфа. Низкая облачность и густой туман заставили самолеты приземлиться в районе Маточкина Шара. Дождавшись хорошей погоды, взяли курс на Землю Франца-Иосифа. Купол о-ва Рудольфа закрывали облака, поэтому нырнули в единственное окошко и сели в глубокий, рыхлый снег какого-то острова. Определить местонахождение не было никакой возможности.

Вскоре завывала пурга. Летчики поставили палатку и обложили ее снежными кирпичами. За несколько дней их жилье занесло так, что оно стало походить на снежный холм. Просидели несколько дней. А когда пурга утихла и на куполе о-ва Рудольфа включили мощный прожектор, оказалось, что отряд находился всего лишь в десятке километров от базы.

В целом перелет второго отряда от Москвы до Рудольфа занял полтора месяца.

Сюда же морским путем доставили два самолета P-5 (P-5) и пилотов Б.В. Бицкого и И.С. Котова. В столь позднее время (конец ноября) продолжать поисковые работы было бесполезно, поэтому приняли решение зазимовать на авиабазе о-ва Рудольфа, а весной 1938 года продолжить полеты.

Интенсивные поиски Леваневского осуществлялись и со стороны Американского континента. С мыса Шмидта 18 августа 1937 года отошел на Аляску ледокол "Красин" со звеном самолетов У-2 и Р-5 чукотского авиаотряда: командир М.Н. Каминский, пилоты Г.И. Катюхов, Д.И. Морозов, В.М. Сургучёв, Д.Ф. Островенко, механики Дендерюк и Кислицын. Не найдя подходящего ледяного поля под аэродром, отправили на разведку У-2 с пилотом Катюховым. Полет оказался неудачным, при посадке машина налетела на торос и получила повреждение. В итоге звено Каминского так и не смогло принять участие в поисковых работах.

18 августа вылетел из Красноярска на Аляску пилот А.Н. Грицианский на двухмоторной амфибии С-43. Сделав промежуточные посадки на Таймыре, в Тикси и Амбарчике, на мысе Шмидта и в Уэлене, он через месяц прибыл на мыс Барроу. Используя в качестве вспомогательной базы ледокол "Красин", пилот сделал шесть полетов, налетов за 42 часа 10 тыс. км. 18 ноября, в связи с наступлением зимы, Грицианский прекратил поиски и вылетел в бухту Провидения, где самолет был погружен на пароход "Охотск" и отправлен во Владивосток.

20 августа на мыс Барроу прилетел пилот В.Н. Задков. Его гидроплан Дорнье "Валь" начал поиски через шесть дней, когда погода немного улучшилась. Выполнив четыре полета в море Бофорта, самолет был раздавлен льдами на стоянке около "Красина". Экипаж спасли моряки.

Надо отдать должное американцам: за полтора месяца до этого, 2 июля 1937 года, в кругосветный перелет вдоль экватора отправилась на "Локхид-Электре" первая американская летчица Амелия Эрхард и пропала в центральной части Тихого океана. ВВС и ВМФ США устроили грандиозные двухнедельные поиски, в которых участвовали десятки морских судов во главе с авианосцем и крейсером. Были посещены десятки обитаемых и необитаемых островов. Безрезультатно. Но отдельные энтузиасты еще несколько месяцев продолжали поиски. Так что уделить особое внимание поискам Леваневского американцы не могли. Тем не

менее поиски Леваневского вели и американские летчики. Г. Уилкинс совершил ряд полетов от берегов Канады на новейшей летающей лодке "Консолитейед", оснащенной современным навигационным оборудованием и обладающей дальностью полета более 2,5 тыс. км. По совету Уилкинса эту машину приобрело Советское правительство, а он укомплектовал экипаж, войдя в него в качестве командира. Первый поисковый вылет состоялся 23 августа, через 10 дней после пропажи Леваневского, когда вдоль северного побережья Канады установилась подходящая погода. Однако недалеко от береговой линии была встречена полоса мощной облачности. Пробыв в воздухе 18 часов, самолет вернулся к месту базирования.

Кроме описанного, Уилкинс совершил еще четыре полета: 24 и 28 августа, 7 и 18 сентября, обследовав зону до 86°с.ш. После этого поиски на летающей лодке пришлось прекратить из-за ледостава. Журналистам Уилкинс заявил следующее: *"Может быть, мы летали над самолетом Леваневского, но не могли его разглядеть из-за отвратительной видимости. Все мы счастливы принять участие в розысках, так как знаем, что дело идет о спасении замечательных людей. Мы очень сожалеем о том, что удалось сделать так мало и что пришлось вернуться"* (Негенбля И.Е., 2007).

В поисках Леваневского участвовали и другие американские летчики, приглашенные советским правительством: Армстед и Стюарт на самолетах "Ферчайльд", Кроссон и Маттерн – на "Локхид-Электра". Они летали с Аляски в северо-западном и северо-восточном направлениях. Результаты были отрицательными.

ЛИТЕРАТУРА

- Аккуратов В.И.** Лед и пепел. М.: Современник, 1984.
- Бурлаков Ю.К., Логинов А.А.** Первые кавалеры Золотых Звезд. М.: Патриот, 2004.
- Водопьянов М.В.** Полярный летчик. Л.: Кн. изд., 1954.
- Каминский М.Н.** В небе Чукотки. М.: Молодая гвардия, 1973.
- Каминский Ю.А.** Кремлевские перелеты. М.: Гласность, 1998.
- Негенбля И.Е.** Над безграничной Арктикой. Якутск, 2007.
- Сальников Ю.П.** Жизнь, отданная Арктике. М.: Политиздат, 1984.
- Шевелёв М.И.** Арктика – судьба моя. Воронеж: МОДЭК, 1999.

50 лет походу атомной подводной лодки "Ленинский комсомол" на Северный полюс

1962 ГОД

Арктическая стратегия США, предусматривавшая нанесение ударов по СССР через районы Крайнего Севера, разрабатывалась Пентагоном вскоре после Второй мировой войны. Первым достиг Северного полюса подо льдами американский атомный подводный лодка "Наутилус", вступивший в строй в сентябре 1954 года.

Выйдя 23 июля 1958 года из Гонолулу, лодка под командованием У. Андерсона пересекла Берингов пролив и погрузилась у мыса Барроу. 3 августа она впервые прошла Северный полюс в подводном положении. За 96 часов подводного плавания "Наутилус" прошел 1,8 тыс. миль со средней скоростью 17 узлов и 12 августа прибыл в Портленд.

С разницей в неделю поход на полюс совершил атомный подводный лодка "Снейт", теперь уже со стороны Гренландского моря. 30 июля 1958 года лодка вышла из Нью-Лондона и достигла полюса 11 августа. Существенно то, что "Скейту" удалось всплыть в 40 милях от полюса и в три последующих дня посетить дрейфующие полярные станции США. За 10 суток он совершил девять всплытий в разводьях. 25 августа лодка пришла в Осло.

Через полгода "Скейт" повторил свое достижение в условиях зимнего плавания, всплыв в районе полюса 17 марта 1959 года. Для этого лодке пришлось своей укрепленной рубкой взломать ледяной покров незначительной толщины.

Решая, какую из советских атомных лодок готовить к плаванию подо льдами, командование ВМФ СССР остановилось на первой из них – К-3. Несмотря на то что эта лодка была экспериментальной – многие системы и механизмы на ней были опытными, паропроводы с отрезанными и переваренными кусками, с массой заглушек, – командование ориентировалось прежде всего на хорошо обученный и спянный экипаж, опытного командира Л.М. Жильцова.

Первоначально поход на полюс назначили на 1960 год, но замена системы очистки воды и некоторых других агрегатов заняла почти год. Только к лету 1961 года экипаж был полностью готов к походу. Но в июле

произошла авария на К-19, погибло шесть человек. Подготовку к походу на полюс прервали до выяснения причины аварии. К этому вопросу вернулись только в конце года. К-3 к тому времени перебазировали из Северодвинска в Западную Лицу. К ней прикомандировали десятка два специалистов из Москвы и Ленинграда, знавших лодку еще по периоду строительства. По их рекомендации судно поставили на ремонт в местный Палагубский судоремонтный завод. Личный контроль за ходом подготовки осуществлял командующий Северным флотом В.А. Касатонов, а на окончательную приемку судна прибыл Главкомандующий ВМФ С.Г. Горшков.

Из воспоминаний Л.М. Жильцова:

“Запланировали следующее: пройти подо льдом до 85-й параллели (дальше заходить не разрешалось, так как неизвестно, будут ли работать гирокомпасы), затем, не всплывая, развернуться и возвратиться к чистой воде. Здесь всплыть, доложить по радио об обстановке и результатах плавания и лишь потом идти к полюсу. Таким образом, нам предстояло вернуться миль на шестьсот, что потребовало бы от полтора до двух суток. Я попросил у главкома разрешения не возвращаться, а по возможности всплыть в районе 85-й параллели и доложить оттуда. Горшков согласился и пожелал нам счастливого плавания” (Осипенко и др., 1994).

Выход был назначен на 22:00 10 июля 1962 года, а начать ввод в действие реактора удалось лишь в 21:00. За час его не раскочегарить, поэтому командир решил пойти на вспомогательных дизелях, надеясь, что к моменту погружения установка будет уже в рабочем состоянии. Так и получилось.

Не успели выйти из Баренцева моря, как с пульта управления доложили о перегреве подшипника электродвигателя главного насоса. А ведь его только что заменили во время ремонта на заводе. Видимо, попался бракованный. Положение спас хозяйственный старшина отсека Н. Воробьев, который не выбросил старый подшипник, а засунул под диван в каюте – на всякий случай. Но для замены пришлось демонтировать пышущие жаром паропроводы и при этом при помощи талей поднять мотор, весящий около тонны. Под руководством главного электрика А.А. Шурьгина старшины и матросы отсека смогли выполнить эту операцию, обычно проводимую только в заводских условиях.

К-3 вошла в Арктический бассейн по нулевому меридиану между Гренландией и Шпицбергенем. Опасаясь айсбергов с большой осадкой, двигались на значительной глубине. Тем самым выполняли задачу скрытности от американских атомных подводных лодок и самолетов, постоянно курсирующих в этом районе. С глубины около сотни метров в вертикальный перископ отчетливо были видны над головой отдельные серо-зеленые льдины и черные массивы паковых полей.

Пора было всплывать на поверхность для радиосвязи с командованием флота. Старпом Г.С. Первушин занял место у перископа и стал отыскивать полыньи. Они имелись, но без необходимого опыта лодка никак не могла в них попасть, проскакивая по инерции дальше. Только после нескольких попыток удалось попасть в длинную полынью и открыть люк. Их сообщения ждали, и командование сразу же прислало ответную радиogramму с разрешением продолжать поход.

На полюс вместе с экипажем лодки отправилась группа ученых из 20 человек, в том числе ведущий конструктор судостроительного КБ Р.И. Симонов, представитель института ядерной физики Г. Романцов, гидрографы А.В. Федотов и В.А. Монтели. Общее руководство переходом возложили на адмирала А.И. Петелина.

И снова К-3 двинулась подо льдом к полюсу. Контролируя показания эхолота, штурман О.С. Певцов отметил вдруг неожиданное поднятие рельефа дна, не отмеченное на карте глубин. Пришлось подвсплыть и уменьшить ход до малого. Позже, когда Л.М. Жильцов встретился с видным океанографом Я.Я. Гаккелем, тот объяснил, что этим подтверждается его гипотеза о существовании в Арктике еще одного подводного хребта. Картографы назовут этот хребет именем Гаккеля, а вершину, над которой прошла лодка, – именем Ленинского комсомола.

Ранним утром 17 июля штурман доложил командиру, что через 50 минут они будут на Северном полюсе. В отсеках раздавалось дружное “ура!”. Одной из основных задач похода была проверка работы новых навигационных приборов. Ко всеобщему удовольствию, курсоуказатели, гирокомпасы и магнитные компасы продолжали работать и на полюсе. Посоветовавшись с главным конструктором навигационных приборов В.И. Маслевским, руководители похода решили не продолжать движе-

ние в восточную часть Арктики, а вернуться и попытаться всплыть вблизи полюса.

Так и поступили. Но в районе полюса над лодкой простирался сплошной паковый лед, в узкие полыньи ей было не втиснуться. Пришлось пройти довольно далеко, пока не встретили подходящее место. Из воспоминаний Л.М. Жильцова: *“Мы прошли еще сотню миль, а во льдах ни одного подходящего просвета для всплытия. Толщина льдов составляет 20–25 м. Чтобы не прозевать чистую воду, мы на всякий случай подвсплываем. Как только появляется чистая вода, впередстоящий начинает отсчитывать время. Насчитал секунд 50, значит, протяженность полыньи по курсу около 150 м. Дальше наши действия уже отработаны.*

В перископ вижу, что корма наполовину находится подо льдом. Даем короткий толчок одним мотором вперед, и, погасив инерцию, нос лодки замирает у самой кромки льда. Как говорится, попали в яблочко!” (Осипенко и др., 1994).

Отдраив рубочный люк, командир высунул голову наружу: полыньи вокруг не было, К-3 со всех сторон обжимали льды. С любого борта можно было прыгать прямо на лед. Низкие облака, ни малейшего ветерка. С разрешения Жильцова экипаж с криками и шутками высыпал на лед. В торопях закрепили флаг, многочисленные фотоаппараты защелкали затворами (и это притом что перед выходом в море особы, изымавшие у команды фотоаппараты, проверили весь корабль). За четыре часа стоянки три боевые смены успели побывать на льдине. Оказалось, некоторые моряки прихватили на лодку коньки и даже лыжи. Провели также соревнования по стрельбе из малокалиберной винтовки, в футбол, правда, сыграть не пришлось.

По программе похода предстояло выполнить еще учебные стрельбы торпедными аппаратами, но из Полярного неожиданно пришла радиogramма с приказом максимально быстро вернуться на базу флота в бухте Йоканьга. Пришлось поднять мощность на обоих реакторах до максимальной. На полных парах лодка неслась под водой двое суток со скоростью более 20 узлов, хотя акустические приборы в таких условиях давали ошибки. При подходе к базе их встретил торпедный катер с вице-адмиралом В.Н. Ивановым на борту, который сообщил, что покорителей полюса ждет Н.С. Хрущев, находившийся в то время в Мурманской области.

Как только лодка пришвартовалась к пирсу, появился капитан 1 ранга из Политуправления флота и велел команде срочно прибыть в спортзал базы, где был назначен торжественный митинг. Переодеться в парадную форму успели только Петелин с Жильцовым, а остальные стали в строй в рабочих тужурках.

Колонна моряков рысцой отправилась к залу.

Поздравив экипаж, Хрущев зачитал указ: *“За успешное выполнение специального задания правительства присвоить звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали “Золотая Звезда” контр-адмиралу Петелину А.И., командиру атомной подводной лодки капитану 2 ранга Жильцову Л.М., командиру электромеханической боевой части лодки ин-*

женер-капитану 2 ранга Тимофееву Р.А.” (Осипенко и др., 1994).

Всех командиров боевых частей и дивизионов, 10 человек, наградили орденом Ленина, а остальных – орденами Красного Знамени и Красной Звезды, медалью “За боевые заслуги”.

Без награды не остался ни один человек из ходивших на полюс. Потом на соседнем эсминце состоялся банкет, в котором приняли участие главный конструктор лодки В.Н. Перегудов, главный конструктор реактора Н.А. Доллежал, научный руководитель проекта А.П. Александров, министр обороны Р.Я. Малиновский, главком ВМФ С.Г. Горшков.

Из участников похода пригласили только Петелина, Жильцова и Тимофеева, для остальных членов экипажа был приготовлен праздничный ужин на борту сво-

ей лодки, которой присвоили имя “Ленинский комсомол”.

Следующий поход на полюс советского атомохода состоялся через год, в сентябре – октябре 1963 года.

Подводная лодка под командованием капитана 2 ранга Ю.А. Сысоева (старшим в походе был командующий Северным флотом адмирал В.А. Касатонов) всплыл в точке с широтой 90°. Позднее подлодки под командованием А.П. Михайловского и И.Н. Дубяги пройдут через Северный полюс в Тихий океан.

ЛИТЕРАТУРА

Осипенко Л., Жильцов Л., Мормуль Н. Атомная подводная эпопея. М.: БОРГЕС, 1994.

СОДЕРЖАНИЕ

I раздел

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ ХАРИТОНОВ	
Север: инвестиционная составляющая экономики	10
АРТУР НИКОЛАЕВИЧ ЧИЛИНГАРОВ	
Российский Север и парадигма модернизации	16
АЛЕКСАНДР ЛЕОНИДОВИЧ БАЛЫБЕРДИН	
О деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по реализации стратегии модернизации России в Арктике	22
ВАЛЕРИЙ ВЕНИАМИНОВИЧ ГАЕВСКИЙ	
Арктической зоне – комплексное, устойчивое, долгосрочное развитие	30
АЛЕКСАНДР САФРОНОВИЧ МАТВЕЕВ	
Пришло время обживать Север	34
АЛЕКСЕЙ МИХАЙЛОВИЧ КОНОВАЛОВ	
Сценарии развития Арктической зоны Российской Федерации	42
ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПРЕДПРИЯТИЙ	
БОЛИД, ООО	54
ЭЛЕКТРОВЫПРЯМИТЕЛЬ – ЗАВОД СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЕЙ, ЗАО	55
НПО ВЭИ ЭЛЕКТРОИЗОЛЯЦИЯ, ЗАО	56
МАШТЕХНОЛОГИЯ, ООО	57

II раздел

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В АРКТИКЕ

АНТОН ВСЕВОЛОДОВИЧ ВАСИЛЬЕВ	
Международное сотрудничество в Арктике и подходы к нему России	60
АЛЕКСАНДР НИКОЛАЕВИЧ ПИЛЯСОВ	
Международное экономическое сотрудничество арктических стран и регионов	66
ВАЛЕРИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ЛУКИН	
Арктика – арена международных противоречий и центр глобальных интересов	76
ИРИНА ВАСИЛЬЕВНА КРОЯЛО	
Перспективные направления международного и трансграничного сотрудничества в Арктике с участием России и субъектов Российской Федерации	86
АЛЕКСАНДР ВИКТОРОВИЧ МАЖАРОВ	
Ямал в центре международного сотрудничества	92
ИГОРЬ АНАТОЛЬЕВИЧ ВЕСЕЛОВ	
Предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций в Арктике и вопросы международного сотрудничества	96

III раздел

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ СЕВЕРА И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ВИКТОР ИВАНОВИЧ ИШАЕВ	
Перспективные инвестиционные проекты Дальнего Востока как основа экономического роста и модернизации экономики региона	104

ВАЛЕНТИНА НИКОЛАЕВНА ПИВНЕНКО О вопросе районирования Севера России	110
ВИТАЛИЙ СЕРГЕЕВИЧ ФОРТЫГИН Природный потенциал Архангельской области: эффективно развивать и сохранять!	116
ИГОРЬ ЛЕОНИДОВИЧ ШПЕКТОР Союзу городов Заполярья и Крайнего Севера 20 лет	124
АНДРЕЙ ИВАНОВИЧ РУДСКОЙ ИОСИФ ЛЬВОВИЧ ТУККЕЛЬ ВЛАДИМИР ВИКТОРОВИЧ ИВАНОВ Об инновационно-технологическом развитии территорий	128
НИКОЛАЙ АЛЕКСЕЕВИЧ ВОЛГИН Современные социальные проблемы развития регионов Российского Севера	134
ВЕРА ИВАНОВНА СМОРЧКОВА Подготовка управленческих кадров – важная составляющая стратегии социально-экономического развития Арктики	140
О круглом столе на тему “О принимаемых мерах по повышению инвестиционной привлекательности российских регионов”	146

IV раздел

РЕГИОНЫ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА: КРУПНЫЙ ПЛАН

Мурманская область

МАРИНА ВАСИЛЬЕВНА КОВТУН О перспективах развития аквакультуры в водах Кольского полуострова	156
ЕЛЕНА МИХАЙЛОВНА ТИХОНОВА Север не должен быть “крайним”	162

Ямало-Ненецкий автономный округ

ДМИТРИЙ НИКОЛАЕВИЧ КОБЫЛКИН Крайний Север насколько суров, настолько и раним	168
ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ВЛАДИМИРОВ Сабетта – арктический форпост России	176
ИРИНА БОРИСОВНА СОКОЛОВА Сохранение культурной уникальности Ямала – основная задача власти	180

Республика Саха (Якутия)

ЕГОР АФАНАСЬЕВИЧ БОРИСОВ Приоритетные точки роста и развития Республики Саха (Якутия)	188
ВАЛЕНТИНА ИЛЬИНИЧНА КОНДРАТЬЕВА Роль Республики Саха (Якутия) в модернизации экономики России	200
ЕГОР ГРИГОРЬЕВИЧ ЕГОРОВ Методологические основы опережающей модернизации и инновационного развития экономики регионов Севера	204

Чукотский автономный округ

РОМАН АРКАДЬЕВИЧ АБРАМОВИЧ Социально-экономическое развитие Чукотского автономного округа	212
--	-----

РОМАН ВАЛЕНТИНОВИЧ КОПИН		
Чукотка – регион сохраненных традиций		224
ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ ПРЕДПРИЯТИЯ		
АРТЕЛЬ СТАРАТЕЛЕЙ “ШАХТЕР”, ООО		237
ГРИГОРИЙ АНДРЕЕВИЧ ТЫНАНКЕРГАВ		
ТАТЬЯНА ВЛАДИМИРОВНА КАШИРИНА		
Минерально-сырьевая база Чукотки – основа для социально-экономического развития региона		238
ВАЛЕНТИНА ФЕДОРОВНА АЛЕКСЕЕНКО		
Вопросы развития правового регулирования северного оленеводства на примере Чукотского автономного округа		248

V раздел

КОРЕННЫЕ НАРОДЫ СЕВЕРА: ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ

СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ ХАРЮЧИ		
Исторические предпосылки и современные тенденции развития коренных малочисленных народов		256
МАРИНА ДМИТРИЕВНА ИСТИХОВСКАЯ		
Развитие северного оленеводства и состояние законодательства		268
ДМИТРИЙ ОТТОВИЧ ХОРОЛЯ		
Современная ситуация и тенденции в северном оленеводстве России		272
ВЛАДИСЛАВ ВЛАДИМИРОВИЧ ПЕСКОВ		
Традиционному природопользованию в Арктике необходимо законодательное обеспечение		278
ИЛЬЯ БОРИСОВИЧ БАРЫШЕВ		
Святыни народов Севера – уникальные объекты культурного наследия		284

VI раздел

РАЦИОНАЛЬНОЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ АРКТИКИ

ВЛАДИМИР ТРОФИМОВИЧ КАЛИННИКОВ		
АНАТОЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ ВИНОГРАДОВ		
Актуальные задачи научного обеспечения освоения и развития Арктической зоны России		296
ГЕННАДИЙ ИОСИФОВИЧ ШМАЛЬ		
Курс один: инновации и прорывные технологии		302
ЕВГЕНИЙ УАРОВИЧ МИРОНОВ		
Учет состояния окружающей природной среды на различных этапах освоения углеводородных месторождений на континентальном шельфе в Арктике		312
АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ШЕВЧУК		
Обеспечение экологической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации		316
ИВАН ЕВГЕНЬЕВИЧ ФРОЛОВ		
ВИКТОР ГЕОРГИЕВИЧ ДМИТРИЕВ		
Гидрометеорологическое обеспечение безопасности морской деятельности в Арктике		326
ГАЛИНА ВИКТОРОВНА БАТУРОВА		
Диверсификация экономического развития Арктической зоны Российской Федерации на принципах кластерного подхода		336

VII раздел

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА РОССИЙСКОГО СЕВЕРА

КОНСТАНТИН ГЕННАДЬЕВИЧ ПАЛЬНИКОВ О состоянии и перспективах развития Северного морского пути	344
ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ МИХАЙЛИЧЕНКО Северный морской путь – национальная транспортная магистраль России в Арктике	350
ВЛАДИМИР СТЕПАНОВИЧ СЕЛИН Экономические проблемы и тенденции развития грузопотоков Северного морского пути	354
СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ БРЕСТКИН ОЛЕГ СЕМЕНОВИЧ ДЕВЯТАЕВ Проблемы функционирования и развития системы обеспечения судоходства в акватории Северного морского пути	362
ЭЛЬВИНА СТЕПАНОВНА КУРАТОВА Совершенствование транспорта Европейского Севера России	366

VIII раздел

ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ СЕВЕРНЫХ ТЕРРИТОРИЙ

МИХАИЛ ЕФИМОВИЧ НИКОЛАЕВ Здоровый образ жизни – под государево крыло	376
ВЛАДИМИР НИКОЛАЕВИЧ ШЕПОВАЛЬНИКОВ Будь здоров без докторов	384
ВАСИЛИЙ НИКОЛАЕВИЧ ЦЫГАН МИХАИЛ МИХАЙЛОВИЧ БОГОСЛОВСКИЙ Проблемы адаптации человека к условиям Севера и Арктики	390

IX раздел

ИСТОРИЯ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ: ГОД ЮБИЛЕЕВ

ГЕРМАН ДМИТРИЕВИЧ БУРКОВ К 35-летию похода атомного ледокола “Арктика” на Северный полюс	398
ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ БЛИНОВ Уроки освоения Арктики. Не бояться идти на прорыв	410
ВЛАДИМИР ГРИГОРЬЕВИЧ ЧИРСКОВ Могучая созидательная сила (к 40-летию со дня образования Миннефтегазстроя СССР)	414
АЛЬБИНА ИВАНОВНА ТИМОШЕНКО Эволюция представлений об освоении Арктики и Северного морского пути в российской государственной политике	422
Российская Арктика: памятные даты	430

РОССИЙСКИЙ СЕВЕР:
МОДЕРНИЗАЦИЯ И РАЗВИТИЕ
выпуск 1

Главный редактор

Д.В. ПАНКОВ

Исполнительный директор

Л.В. СТРОЖАЕВА

Дизайн выпуска,
дизайн полос, компьютерная верстка,
допечатная подготовка, обработка иллюстраций

Е.А. БУБЕР

Компьютерная верстка

А.В. УСТИВИЦКИЙ

Ответственные секретари

И.И. ОКУЛОВА, М.Е. СЕРГЕЕВ

Корректоры

Ю.В. БАНДУРИНА, А.Н. ВРОНСКАЯ,
М.Р. ТЕЛЯТЬЕВА

Подписано в печать 26.10.2012

Печать офсетная

Издатель: НП "Центр стратегического партнерства"

Россия, 127025, Москва, ул. Новый Арбат, д. 19

Тел.: (495) 697 3339; факс: (495) 697 8454

E-mail: ipr@president-press.org

www.rosnord.ru

Отпечатано в типографии

BOOKWELL OY,

Порвоо, Финляндия