

**ВЯЧЕСЛАВ  
ШТЫРОВ**



# **АРКТИКА И ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

**ВЕЛИЧИЕ ПРОЕКТОВ**

Коллекция Изборского клуба

Вячеслав Штыров

**Арктика и Дальний  
Восток. Величие проектов**

«Книжный мир»

2018

## **Штыров В. А.**

Арктика и Дальний Восток. Величие проектов / В. А. Штыров — «Книжный мир», 2018 — (Коллекция Изборского клуба)

ISBN 978-5-6041070-4-1

Штыров Вячеслав Анатольевич (1953) - известный российский государственный и политический деятель, вице-президент, премьер-министр Якутии в 1992-1996 годах, президент алмазной компании «АЛРОСА» в 1996-2002 годах, президент Республики Саха (Якутия) в 2002-2010 годах, заместитель Председателя Совета Федерации Российской Федерации в 2010-2014 годах, член Совета Федерации, председатель Совета по Арктике и Антарктике и Совета по вопросам развития Дальнего Востока и Байкальского региона Совета Федерации. В книге Вячеслав Анатольевич Штыров даёт развёрнутую программу перехода России к интенсивному развитию, анализирует экономическую и геополитическую ситуацию в мире в связи с новыми реалиями, обусловленными климатическими изменениями в Арктике, открывающими для нашей страны широкие перспективы, но и несущими новые вызовы и угрозы. Основное место в своих статьях он уделяет таким российским макрорегионам, как Арктика и Дальний Восток. Многие для их развития Российское государство уже делает, в том числе реализованы некоторые предложения автора. Но впереди - огромная работа, поскольку вывод арктических и дальневосточных регионов страны на передовые технологические и социально-экономические рубежи - приоритет государственной политики России на весь XXI век.

ISBN 978-5-6041070-4-1

© Штыров В. А., 2018

© Книжный мир, 2018

## Содержание

От программы упадка – к программе развития	6
В тисках ложных рецептов	7
Какие надо выучить уроки	10
Либеральный консерватизм	13
Куда идти	15
Целеполагание: от имитации – к конструированию будущего	17
Планам и госпрограммам – инструментарий выполнения	19
Средства для развития	20
Тарифы развития вместо тарифов удушения	22
Налог как инструмент достижения целей	25
Государственное управление: не числом, а умением	26
Как нам обустроить Дальний Восток	29
Отечество и отчество	41
Там, где много комаров, там много и нефти	46
Как подрезают крылья российской авиации	54
Большие проблемы малой авиации	55
Новое сердце старых машин	58
Без плана и самолёт не полетит	60
Народ – созидатель	61
Арктика как локомотив развития России: проблемы и перспективы	64
Человек севера <sup>1</sup>	68
Битва за Арктику	82
В центре внимания всего мира	83
Арктический щит страны	84
Кладовая планеты	85
Гонка во льдах	86
Северная магистраль	88
Японская западня <sup>2</sup>	90
Отдайте Хоккайдо айнам!	91
Едут, едут по Курилам наши казаки	93
Отступление на дальневосточных рубежах	95
Ошибка Витге	96
Возвращение утерянного	98
Забывтые уроки	99
Что делать дальше?	101
Арктика. Величие проекта	103
Зачем Сингапуру Арктика?	104
Кто владеет Арктикой, тот управляет миром	107
Не милитаризация, а восстановление утраченного	110
Развитие через опорные зоны	112
Севморпуть: от петливой дороги во льдах к широкой магистральной	116
Трансарктическая железнодорожная магистраль	118
Транссибирский промышленный пояс – тыл российской Арктики	120
Человек в Арктике	122

# **Штыров В.А. Арктика и Дальний Восток. Величие проектов**

## **От программы упадка – к программе развития**

«Сырьевая экспортно-ориентированная структура экономики России исчерпала себя». Это утверждение стало общим местом в выступлениях политиков и публицистов, учёных и предпринимателей, да и просто в размышлениях граждан: достаточно посмотреть газеты и Интернет. Так думают и говорят люди самых разных, порой диаметрально противоположных, политических убеждений и экономических воззрений. Тогда возникает вопрос: а разве четверть века назад мы изначально собирались строить именно такую рыночную экономику, а она вот почему-то себя исчерпала? Ответ будет отрицательный: нет, не собирались. Ведь об этом не было сказано ни в одном из посланий всех трёх сменявших друг друга президентов России, не стояло в программах ни одной партии, хоть правящей, хоть оппозиционной. Таких устремлений не провозглашалось ни в одной концепции или стратегии развития страны, которые принимались правительством. Наоборот, хотели построить экономику эффективную, многоотраслевую, находящуюся на передовых рубежах научно – технического прогресса, занимающую достойное место в мире. Тогда почему же всё выходит по – иному?

## В тисках ложных рецептов

Для того, чтобы ответить на этот вопрос, надо вспомнить, что капитализм как общественно-экономическая формация, имеющая строго определённые универсальные черты, является сугубо научной абстракцией и живёт только в головах и трудах политэкономов. В реальной жизни он имеет разные формы, которые складываются исторически под влиянием экономико-географических, природно-климатических, политических, ментальных и иных обстоятельств, характерных для той или иной группы стран. Ведь недаром говорят, что существуют англо-саксонская, европейская континентальная, азиатская (применительно к Японии и другим «азиатским тиграм») модели капитализма. Они отличаются друг от друга хозяйственным механизмом, регулирующим внутреннюю экономическую жизнь, и способом включения страны в мирохозяйственные связи.

А что же в России? Создали ли мы свою модель, соответствующую, хотя бы в принципе, одной из трёх названных? Ведь они признаны успешными, обеспечили устойчивое развитие и выход на передовые технологические рубежи целого ряда стран в разных частях света.

К сожалению, нет. За четверть века у нас создана модель, которая смело может быть названа компрадорской. Главными её чертами являются упор на торговлю сырьём, а не на создание каких-либо производств; приоритет экспортно-импортных операций над целенаправленным формированием внутреннего рынка; ориентация не на накопление капитала за счёт собственных источников, а на проедание его и внешние заимствования. В результате происходит всё более прогрессирующая примитивизация экономики. Гипертрофированно увеличивается в её структуре значение нескольких сырьевых отраслей, продукцию которых можно куда-то пристроить на экспорт, а другие отрасли попросту исчезают. Ну, чем не компрадорский Китай XIX века?!

В основе любой модели капитализма лежит определённый хозяйственный механизм, который состоит из отдельных элементов: денежно-кредитной, структурной, антимонопольной, таможенной, ценовой политики, систем регулирования труда, доходов и расходов населения, аккумуляции сбережений и их трансформации в накопления, организации пенсионного и социального обеспечения и ряда других. Если судить по постоянным намерениям правительства России что-нибудь реформировать, можно подумать, что наш хозяйственный механизм всё ещё находится в стадии формирования. Однако это не так. Он уже сформирован и его главные элементы приобрели вполне выраженные черты. Это и полная свобода трансграничного движения капиталов; и максимальная либерализация внешней торговли товарами и услугами на условиях ВТО; и привязка объёмов денежной эмиссии к золотовалютным резервам; и использование ставки рефинансирования исключительно в целях борьбы с инфляцией; и отказ от целенаправленной поддержки внедрения прорывных отечественных научно-технических достижений; и постоянное изъятие денег из экономики в различные фонды; и ориентация на иностранный капитал и технологии; и поэтапное доведение цен на продукцию естественных монополий на внутреннем рынке до уровня мировых; и всё большая коммерциализация бюджетной сферы. Каждое по отдельности и совокупное действие всех этих элементов хозяйственного механизма служат и основанием, и инструментом автоматического воспроизводства нашей компрадорской модели капитализма. А сам он является продуктом особого типа макроэкономической политики, имя которой – Вашингтонский консенсус. В фантик с таким незамысловатым названием завёрнут набор псевдонаучных либеральных рецептов по выходу из кризисов для испытывающих финансовые или экономические затруднения развивающихся стран. Международный валютный фонд и Всемирный банк, находящиеся, как известно, под полным контролем Соединённых Штатов Америки, объявили, что любые формы взаимодействия с такими странами они будут осуществлять только на условиях полного соблюдения пра-

вил Вашингтонского консенсуса. А это, как следует из экономической теории и как показала практика, довольно быстро приводит развивающиеся государства к потере своей экономической и политической самостоятельности, фактически превращая их в своеобразные колонии.

В тиски упомянутого консенсуса попала и Россия. Но важно понимать, что действующий у нас хозяйственный механизм сложился не спонтанно под влиянием каких-то объективных обстоятельств. Он был сознательно и целенаправленно сконструирован в последние четверть века. Его идейным основанием послужил неолиберализм, который был господствующим течением мировой научной мысли в годы старта российских реформ. Как и любая другая теоретическая конструкция, неолиберализм, безусловно, содержит в себе ряд позитивных идей, полезных к применению на практике. Кто же, к примеру, будет оспаривать необходимость максимально возможного раскрепощения рыночных сил и развития конкуренции на внутреннем рынке? Но в то же время ряд его ошибочных положений был принят совершенно бездумно. Прежде всего, это касается порядка и условий нашего включения в мирохозяйственные связи.

Все основанные на идеях либерализма экономические теории требуют ликвидации любых барьеров между странами на пути свободного движения товаров, услуг и капиталов. Их апологеты утверждают, что это должно привести не только к всеобщему процветанию, но и к выравниванию уровня развития различных государств за счёт их специализации на определённых эффективных видах деятельности, углубления международного разделения и кооперации труда. Однако во все времена, когда те или иные разновидности либерализма главенствовали в мировой экономической мысли, а самое главное – получали практическое воплощение в политике ведущих мировых держав или их союзов, происходило как раз обратное. Разрыв между богатыми индустриальными и бедными сырьевыми странами не сокращался, а только увеличивался, порой достигая размеров пропасти. Почему это так, давным-давно нашло своё объяснение в трудах учёных разных стран и поколений. Они убедительно показали, что по сути своей либерализм является ничем иным, как теорией чисто торговых отношений. Он попросту игнорирует главную часть экономики – труд и производство. А ведь труд может быть простым или сложным, создающим в единицу времени дополнительную добавленную стоимость. Производство может быть ручным или высокотехнологичным, порождающим интеллектуальную ренту. Разница в произведённой добавленной стоимости, наличие интеллектуальной ренты обуславливают, так называемый, «неэквивалентный обмен» в торговле между странами, что, в свою очередь выступает причиной ускоренного развития одних из них и отсталости других. А свобода перемещения капиталов, товаров и услуг служит мощнейшим катализатором этого процесса, давая возможность беспрепятственно вытеснить внешними поставками внутреннее производство любых более или менее сложных товаров в отсталых странах. В наднациональных масштабах неумолимо начинает действовать известная функцией ничем не ограниченной рыночной конкуренции – дифференциация товаропроизводителей. В замкнутых границах отдельных государств её результатом становятся изменения в положении предприятий: рост масштабов деятельности одних, и ухудшение позиций, а то и разорение, других. А вот в международных масштабах происходит накопление капитала, специализация на наукоемких и высокотехнологичных производствах, рост благосостояния в одних странах и утечка капиталов, примитивизация структуры экономики, относительное или абсолютное снижение уровня жизни – в других.

Где место современной России в этой системе? Очевидно, что во втором эшелоне. Достаточно посмотреть, что происходит в стране в последние четверть века. С каждым новым экономическим циклом, как угодно его можно считать – по финансовым годам или от кризиса к кризису, – отраслевая структура нашего народного хозяйства всё более и более деградирует. Всё меньше остаётся не только высокотехнологичных, но и стандартизированных обрабатывающих производств. Могут возразить, что в последние годы созданы сотни новых современных предприятий. Но не надо забывать, что за это же время прекратили существовать тысячи. Всё



правильно, всё идёт в строгом соответствии с теорией, которую мы взяли на вооружение и усердно реализуем на практике. Потому деградация и дальше будет продолжаться. Наша страна методично отдаляется на периферию от развитых и богатых мировых центров экономической жизни, одновременно становясь всё более зависимой от них. Многие хорошо понимают это. Думаю, что не только с русофобией связаны прогнозы некоторых одиозных западных политиков, типа Тэтчер, Олбрайт, Мейджора, о мрачном будущем России и россиян.

## Какие надо выучить уроки

Можно ли было предвидеть в начале наших реформ такой печальный исход радикально открытого вхождения страны в мировой рынок, безо всякой подготовки, как говорится, с места в карьер? Конечно, можно. Всё, что происходит с нами – далеко не новость. Достаточно посмотреть на экономическую историю разных государств. Там найдутся полные аналогии нашей сегодняшней ситуации. Но найдётся и позитивный опыт включения в мирохозяйственные связи целого ряда стран. Он был успешен тогда, когда осуществлялась всемерная поддержка экспорта продукции отраслей с высокой добавленной стоимостью, а поставки на мировой рынок сырья ограничивались, если не прямо, то косвенно, как это было в Южной Корее. Одновременно внутренний рынок защищался сознательно создаваемыми барьерами, которые иногда носили и неявный характер. Например, в Японии никогда официально не вводилось ограничений на импорт потребительских товаров длительного пользования, но в массе своей они не могли пробиться к покупателю сквозь традиционные многоступенчатые торговые сети этой страны. Снятие торговых барьеров и открытие внутренних рынков успешных стран проходило по мере выхода ключевых отраслей их хозяйства на конкурентный по международным меркам уровень. Следует заметить, что этот выход достигался, в том числе, и за счёт тщательно культивируемой конкуренции национальных производителей на внутренних рынках.

Кто-то может сказать, что для нас не было необходимости использовать подобный опыт, поскольку к началу рыночных реформ Россия располагала вполне конкурентоспособными производствами во многих отраслях, доставшихся в наследство от Советского Союза. Но надо вспомнить, что именно в это время развернулась массовая приватизация, в ходе которой подавляющее большинство лучших предприятий страны была, буквально, раздербанена на части. Разве могли теперь отдельные цеха или даже участки бывших производственных объединений законченного цикла обеспечить выпуск хоть какой-то высокотехнологичной продукции? В том-то и дело, что к полной либерализации внешнеэкономической деятельности мы подошли только с сырьевыми товарами. А разгромленная обрабатывающая промышленность даже на внутреннем рынке быстро была вытеснена иностранными товаропроизводителями. Началась нарастающая деиндустриализация страны.

А вот главный апологет современного либерализма – Соединённые Штаты Америки, в своё время сполна использовали весь арсенал протекционистских мер для защиты от международной конкуренции своей развивающейся промышленности. Собственно говоря, глубинным содержанием не только экономической, но и политической истории первых полутора веков существования этой страны была борьба североамериканского протекционизма с английским либерализмом в мировой торговле. И велась она на всех фронтах: и на страницах учёных фолиантов, газет и журналов, и в правительственных решениях, и даже на полях кровопролитных сражений. Ведь сутью и войны с Англией за независимость в XVIII веке, и гражданской войны в Соединённых Штатах в XIX веке была вовсе не борьба за политическое самоопределение американских колонистов или гражданские права негров, а за возможность для Америки развивать под сенью протекций собственную промышленность и перестать быть британским сырьевым придатком. Эта линия выдерживалась на протяжении многих десятилетий в собственной экономической политике США, а по мере усиления их роли на международной арене стала трактоваться как носящая универсальный характер для мировой экономики. Так, в 1941 году Рузвельт обуславливал перед Черчиллем вступление Штатов во вторую мировую войну на стороне Англии демонтажом основанной на либеральной идеологии системы торговых отношений внутри Британской империи. В этой системе он видел причину углубляющегося разрыва в уровнях развития между промышленной метрополией империи и её сырьевыми сателлитами, которые, несмотря на все усилия, стремительно погружались в нищету. По его мнению, пра-

вильный путь лежит через индустриализацию развивающихся стран, создание в них многоотраслевой экономики. Только тогда возможен и нужен их открытый выход на мировые рынки в режиме свободной конкуренции на благо всеобщему процветанию. Такой подход, во многом, был реализован на практике в знаменитом плане Маршалла для восстановления послевоенной Европы.

Но вот прошло несколько десятилетий и Соединённые Штаты вместе со своими союзниками радикально поменяли курс. Что же для этого послужило причиной? Сработала старая, хорошо известная истина: бытие определяет сознание. Попав в жёсткие тиски мирового экономического кризиса 1970-х – начала 1980-х годов, промышленно развитые страны Запада нашли выход из него в глобализации мировой экономики. Для этого потребовалось взломать все экономические границы и барьеры и обеспечить свободное движение товаров и услуг западных компаний на внутренние рынки развивающихся стран, одновременно получив доступ к их сырьевым ресурсам. Для идеологического обоснования стратегии экспансии была выбита пыль из старых теорий своих бывших оппонентов и сконструирована новая – современный неолиберализм. В рамках свойственной для Соединённых Штатов Америки – этой современной империи лжи – политики двойных стандартов неолиберальные догмы используются в двух форматах. В развитых странах они применяются прагматично и выборочно, с пользой для экономики страны. Для развивающихся же государств сформированы в виде обязательных к исполнению принципов Вашингтонского консенсуса. Понятно, что принятие этих принципов для многих стран – приговор к вечной отсталости и второсортности, но их обязательность обеспечивается либо политическим, а то и военным, принуждением, либо через деятельность международных финансовых организаций: таких, как Международный валютный фонд и Всемирный банк. Теперь сравним дюжину пунктов Вашингтонского консенсуса и главные элементы нашего действующего хозяйственного механизма, о которых говорилось выше. Они находятся в полном соответствии друг с другом. Значит и Россия тоже приговорена.

Конечно, возникает вопрос: есть страны, которые в силу тех или иных обстоятельств исторически были слаборазвитыми, но мы – то почему покорно приняли идеологию Вашингтонского консенсуса и, прямо-таки, по пунктам его принципов выстроили компрадорскую модель экономики? Мы же не находились под дулами английских, французских или американских канонерок, как Китай во время «опиумных» войн или Япония во времена бандитствующего янки адмирала Перри, когда они силой заставили эти великие страны раскрыть свою экономику. Да это так, но условия Вашингтонского консенсуса в начале 1990-х годов нам тоже были навязаны Западом. И навязаны, благодаря оказавшейся тогда во главе страны, слабой, непрофессиональной команде. Главными причинами уступок его давлению, судя по всему, стали две. Во-первых, тогдашнее руководство страны готово было на всё ради признания его легитимности на международной арене после преступного и незаконного разрушения Советского Союза. Во-вторых, нужда во всё новых кредитах, как для расплаты по старым долгам, так и для проведения «рыночных» реформ.

Сегодня ситуация иная качественно. На основе новой формы своей государственности Россия приобрела внутреннюю устойчивость и весомый международный авторитет, легитимность всех ветвей её власти никем не оспаривается, снято тяжкое бремя государственных долгов. Пришло время освобождаться от пут навязанной нам извне модели экономики, конструировать новую, нацеленную на передовые мировые рубежи.

Но дело не только в объективно созревших для этого условиях. Просто время уже не ждёт: мы у края обрыва, на котором ещё можно немного постоять, но дальше пути не будет. Только падение. Это особенно ясно в условиях резкого снижения цен на сырьё, санкций и контрсанкций, беспрецедентного политического и идеологического давления на нашу страну со всех сторон. Союзников и бескорыстных подсказчиков, к сожалению, у нас нет. Самим надо

всё решать. Наверное, осознание этого приходит ко всем. Вот почему появилось так много разных идей и концепций, что делать дальше.

## Либеральный консерватизм

Как и должно ожидать, первую скрипку в дискуссиях задают общеизвестные «экономические гуру» последних лет. Как правило, это люди из властных или привластных, или, на худой конец, окол властных кругов. К примеру, Улюкаев, Греф и Кудрин. Их рекомендации на первый взгляд кажутся разными, но по сути дела дают одни и те же рецепты: приватизация, демонополизация, снятие административных барьеров, защита прав собственности, коммерциализация социальной сферы, реформа правоохранительной системы и прочая, прочая тотальная либерализация.

Конечно, сразу возникает вопрос: а чем же мы занимались четверть века? Разве не этим? Можно ведь даже ретроспективный график, когда и как всё делали, привести. Представить тонны исписанных «дорожных карт» и отчётов об их исполнении. А результат реализации идей двадцатипятилетней давности налицо: деградация экономики только продолжается.

Сами либеральные экономисты заявляют, что все наши проблемы, якобы, от незавершённости начатых реформ. Надо, мол, довести их до конца, дошлифовать до полного блеска все элементы созданного хозяйственного механизма. И он заработает надёжно, как швейцарские часы.

Да, заработает. Только будет в ещё более ускоренном темпе воспроизводить то, к чему уже привела политика Вашингтонского консенсуса. Это – компрадорская модель капитализма, примитивизация структуры экономики с гипертрофированным развитием сырьевых отраслей. Можно дальше продолжить цепь причинно-следственных связей: сырьевая экономика – место в числе отсталых стран – второстепенная роль в мировой политике – угрозы национальной безопасности – частичная или полная потеря государственного суверенитета. Реально ли такое развитие событий? Вспомним собственную нашу историю. Конец XIX – начало XX веков, недовольство революционеров всех мастей незавершённой реформой Александра II и их требование: надо больше буржуазной демократии, больше и больше! Конец XX века, недовольство Горбачёва и кучки окружающих его клеветников итогами семидесятилетнего государственного строительства в СССР и их требование: надо больше социализма, больше и больше! В обоих случаях радикализм привёл Россию к государственной катастрофе. А не путь ли к тому же – нынешняя ситуация, когда современные либеральные радикалы требуют: надо больше либерализма, больше и больше!?

Где исток этих идей? Он в том, что в начале 1990-х годов нам были навязаны к исполнению не только определённого сорта экономическая политика, основанная на принципах Вашингтонского консенсуса, но и команда проводников её в жизнь. Не думаю, что Ельцин был рад Гайдари во главе правительства России. У него были свои фавориты. Это решение, скорее, было вынужденным.

Гайдара уже нет, но его соратники, воспитанники, последователи и просто конъюнктурно примкнувшие люди и сегодня остаются на вершинах властных, научных и идеологических структур. Им объективно трудно отказаться от своих идей и дел, даже если они осознают, что были проводниками чужих интересов и ложных концепций. Срабатывает и известный философский гносеологический закон: общественное бытие всегда опережает общественное сознание. Жизнь идёт вперёд, а люди, как правило, остаются в плену однажды сформировавшихся воззрений. Практика уже доказала, что неолиберализм, может быть, и был полезен Западу в определённый исторический период, но сегодня сам является источником многих глобальных мировых проблем. Потому уходит в прошлое и сама эта теория, и её практическое применение. Но отечественные либералы, взгляды которых сформировались три десятилетия назад, когда неолиберализм был господствующим течением мировой экономической мысли, до сих

пор остаются в плену его иллюзий. В этом смысле их, в том числе самого Грефа, можно назвать его же термином – дауншифтерами, людьми заторможенного мышления.

## Куда идти

Вместе с тем, помимо либеральных концепций выдвигаются и другие предложения по созданию новой модели экономики.

Во всём их разнообразии можно увидеть сходство точек зрения относительно ближайших стратегических экономических целей. Это, **во-первых**, замена в качестве основного источника самого существования и развития страны сырьевой ренты на интеллектуально-технологическую;

**во-вторых**, снятие всех инфраструктурных ограничений для любых видов хозяйственной деятельности; **в-третьих**, оптимизация систем территориального размещения производительных сил и расселения. Казалось бы, эти цели слишком разновекторны, чтобы ставить задачу их одновременного достижения. Но, на самом деле, они взаимообусловлены: одно невозможно без другого. А самое главное, именно в своей совокупности, они обеспечивают и экономическое развитие, и политическое единство, и безопасность страны от внешних геополитических угроз.

Возможно, нам повезло, что, как говорят специалисты, мир переживает очередную смену глобального технологического уклада. Именно такие времена наиболее благоприятны для выхода на мировые рынки с новыми продуктами, материалами, оборудованием и технологиями. Это создаёт хорошие предпосылки для достижения первой стратегической цели. Тем более, что, как считают учёные, по трети из 50 наиболее значимых мировых достижений в нано- и биотехнологиях, генной инженерии, интегрированных информационных системах мы занимаем передовые позиции, а по ряду других сохраняем все возможности догнать лидеров. Но надо спешить: многие в этом мире при разработке новейших технологий двигаются быстрее нас. Вот почему **фундаментальные и прикладные исследования, отрасли и производства, находящиеся на острие научно-технического прогресса должны сполна получить первоочередную государственную поддержку, не только финансовую, но и организационную**. Имеется ввиду создание целого ряда специальных внедренческих структур, находящихся на стыке науки и прикладного использования её достижений.

**Целый арсенал разнообразных форм государственной поддержки необходимо использовать и для стимулирования восстановления и развития высокотехнологичных отраслей действующего уклада, в первую очередь, всех видов машиностроения, а также извечных базовых секторов народного хозяйства, таких, как агропромышленный комплекс. А вот другие виды деятельности должны развиваться самостоятельно, ориентируясь исключительно на текущую и долгосрочную рыночную конъюнктуру, находясь в режиме жёсткой конкуренции не только с отечественными товаропроизводителями, но и зарубежными. Их поддержка может иметь какой-то смысл только в рамках разумного импортозамещения. Необходима концентрация внимания и ресурсов на главных приоритетах, обеспечивающих и технологическую самодостаточность страны, и эффективный выход на мировые рынки. Только так можно остановить постоянный отток капитала, обусловленный «неэквивалентным» обменом при торговле сырьём и полуфабрикатами. Только так создаётся канал его притока и накопления.**

**Концентрация средств необходима и в ходе достижения второй стратегической цели – снятия всяких инфраструктурных ограничений для всех отраслей народного хозяйства. На первом этапе надо отодвинуть в сторону разного рода местечковые проекты – плоды всевозможных лоббистских усилий, и сосредоточиться на решении общенациональных вопросов, обеспечивающих экономическое, социальное, культурное, мобилизационное и, в конечном итоге, политическое единство страны. Речь идёт о завершении создания объединённой энергосистемы страны, единых общегосударственных систем**

магистральных нефте- и газопроводов, тотальной газификации населённых пунктов; окончании реконструкции БАМа и Транссиба; строительстве Северо-Сибирской, Трансарктической, Амуро-Якутской железных дорог, БЕЛКОМУРА и Северного широтного железнодорожного хода; прокладке автодорог на Чукотку и Камчатку; восстановлении Северного морского пути и меридиональных подходов к нему. Причём, внимание должно быть уделено не только линейным сооружениям, но и крупным транспортным узлам, объектам логистики. В первостепенности этого вопроса можно убедиться на примере импортозамещения рыбной продукции. Предполагалось, что значительная часть её импорта из европейских стран будет заменена на нашем внутреннем рынке на отечественную дальневосточную. Но этого не произошло, хотя по ходу путины 2015 года такие возможности были. Причиной послужил крайний недостаток мощностей по приёмке и переработке рыбы в российских портах Дальнего Востока. А вот у наших восточных соседей с этим всё в порядке. В одном только южно-корейском порту Пусан ёмкость рыбных холодильников почти в тридцать раз больше, чем на всём Тихоокеанском побережье России. Потому и уплыла наша рыба на чужие столы.

По третьему направлению **необходимо продолжить работу по созданию особых условий хозяйственной деятельности и организации социальной сферы в депрессивных макрорегионах, таких, как Дальний Восток, Северный Кавказ, Крайний Север страны.**

Это главные цели с позиций сегодняшнего дня, а завтра появятся новые.



## **Целеполагание: от имитации – к конструированию будущего**

Задача определения и чёткого формулирования стратегических целей развития страны чрезвычайно сложна. Обусловлено это не линейным, а скорее скачкообразным, с множеством непредвиденных эффектов ходом научно-технического прогресса. Сложности добавляет и то, что сами социально-экономические процессы носят вероятностный характер, поскольку в их основе лежат не только объективные закономерности общественного развития, но и субъективная человеческая деятельность. Тем не менее, во многих успешных государствах созданы системы стратегического прогнозирования, целеполагания и планирования. Пока писалась эта статья индусы, китайцы и японцы выполняли свои очередные пятилетние индикативные планы, немцы были заняты практической реализацией долгосрочных федеральных программ выравнивания уровней развития земель, по заранее заданной траектории движется военно-промышленный комплекс США, увлекая за собой мощнейшую национальную науку и высокие технологии.

А куда движется Россия? Формальный ответ может быть таким: наши цели заданы разработанной ещё в 2008 году Стратегией – 2020. Но над этим документом сейчас почти в открытую посмеиваются сами его разработчики. Да, дескать, был грех, творили что-то, не ведая ничего про будущие катаклизмы с нефтью и Крымом, а сейчас всё это устарело и не нужно. Но ведь даже и кризисные сценарии должны были быть учтены в главном стратегическом документе, подготовлены на этот случай планы действий. Сейчас бы они и пригодились. А может быть дело не в непредвиденных катаклизмах, а в самом подходе к прогнозированию и целеполаганию?

Для того, чтобы проверить это, вернёмся в 2008 год. Тогда кроме общегосударственной Стратегии – 2020 был принят и целый ряд других. К примеру, Энергетическая стратегия России до 2030 года. Даже, если просто посмотреть на принятые в этих двух документах горизонты планирования, то можно сделать вывод, что энергетика первична. До 2020 года она ведёт за собой экономику страны, дальше отпускает её идти в каком хочешь направлении, а сама движется к собственным целям. Но ведь должно же быть равным счётом наоборот. И это не единичный случай. Это типичная ситуация: достаточно проанализировать все принятые к настоящему времени документы стратегического планирования. В них собственные цели развития отраслей и макрорегионов вовсе не вытекают из общегосударственных. «Ничего страшного нет, ведь всё это только бумажные планы» – скажут некоторые. Это не так. Давайте заглянем в ту же Энергетическую стратегию России до 2030 года. В ней прямо декларируется идея, что топливно-энергетический комплекс – это самоценный «локомотив», который ведёт страну в инновационное будущее. Именно в этой парадигме он и развивается до сих пор, всё более отрываясь от других отраслей и сфер деятельности, становясь «вещью в себе» с замкнутым денежно-ресурсным оборотом: продажа сырья на экспорт – закупка импортных технологий и оборудования, и далее по этому же кругу. А в соответствии с законом убывающей производительности недр, ТЭК требует всё больше средств, ресурсов, льгот, преференций, внимания и всё меньше от него общая народнохозяйственная отдача. Пожалуй, не осталось на планете не то, чтобы страны, а даже маленького островка в океане, куда бы мы не пытались привести газовую трубу или пригнать танкер с нефтью. А в это же время 40 процентов территории России не имеет газа, жители тысяч населённых пунктов топят дома дровами и кизяком, как в XIX веке. При наличии пока ещё богатейших ресурсов и относительно низких затрат на добычу углеводородов, цены на рынке первичных энергоносителей внутри страны подошли к пределу платежеспособного спроса со стороны промышленности и населения. В эмбриональном состоянии находится нефтегазохимия. А ведь эта отрасль могла бы во многом сдемпфировать негативные последствия падения мировых цен на углеводороды, как это происходит

в тех же США и Катаре. В чём причина происходящего? В неверно сформулированных стратегических целях. Ни с точки зрения народнохозяйственных интересов, ни по природе своей не может быть топливно-энергетический комплекс «локомотивом» развития экономики. Эта важная, но обычная инфраструктурная отрасль, задача которой обеспечить жизнедеятельность населения и бесперебойную работу других отраслей народного хозяйства. Всё остальное – по возможности и в крайнем случае. Так бы оно и было, если бы в стратегическом планировании, как говорится, телега не ставилась впереди лошади, и цели ТЭКа были бы определены из интересов всей страны, а не самого этого комплекса.

Казалось бы, ситуация должна была радикально поменяться с принятием в 2014 году федеральных законов о стратегическом планировании и о промышленной политике в Российской Федерации. Однако нет, ничуть не бывало. До настоящего времени правительством не разработаны нормативно-правовые акты, определяющие технологию и порядок выполнения положений этих законов. Более того, всю эту работу оно, повидимому, намеревается и вовсе свернуть. А как же иначе понимать недавно принятое решение об упразднении департамента стратегического планирования в составе Министерства экономического развития России? Или прошлогоднюю ликвидацию Совета по изучению производительных сил – старейшего в стране института, занимавшегося вопросами программирования социально-экономического развития. Созданный ещё при императоре Николае II, он сто лет служил государству при самых разных властях и правителях, а вот теперь стал не нужен. **Но какие бы ни были причины упорного неприятия стратегического планирования: заикленность ли на идеологических догмах либерализма или некомпетентность и недалёковидность, жизнь всё равно заставит его налаживать. Потому, что будущее не приходит само, оно сознательно конструируется, пусть и со многими поправками и корректировками по мере развития событий. Если этим не заниматься, придётся стать в строй подчинённых в новой реальности, которую создадут наши конкуренты, а не мы.**

Как конкретно должна быть выстроена система стратегического прогнозирования, целеполагания и планирования – это предмет отдельных самостоятельных исследований и решений. Сегодня, опираясь на наш собственный богатейший опыт и практику успешных зарубежных государств, можно выделить только некоторые желательные её черты. Важно чтобы органы стратегического целеполагания структурно были выведены за рамки правительства и подчинены непосредственно Президенту России. Их состав необходимо формировать из числа руководителей и учёных РАН; ведущих конструкторов, инженеров и технологов разных отраслей народного хозяйства; представителей объединений работодателей и профсоюзов; известных в стране общественных деятелей, представляющих, прежде всего, субъекты федерации. Постоянно действующие исполнительные подразделения этих органов должны иметь право, как привлекать для исследований и проектировок российские организации на основе специально разработанных долгосрочных контрактов, так и создавать собственные нужного профиля.

## Планам и госпрограммам – инструментарий выполнения

Понятно, что сформулированные в самом общем виде стратегические цели разбиваются на отдельные задачи с поэтапным их решением. Эти задачи могут меняться во времени в зависимости от конкретных обстоятельств. В этой связи, направленная на их выполнение система государственных планов должна иметь долгосрочный и среднесрочный горизонты планирования с постоянной их корректировкой по результатам годовых или двухлетних периодов.

В условиях рыночной экономики никакой государственный план не может быть директивной. Для субъектов рынка он даёт только ориентиры на общественно важные цели и индикаторы их достижения. Вот почему важнейшим условием выполнения планов является их тщательное согласование со всеми заинтересованными сторонами уже в процессе разработки. Это хорошо видно на примере Японии. В ходе переговоров с участием правительства страны японские профсоюзы, как правило, соглашались умерить социальные требования в обмен на обязательства работодателей направлять всю заработанную прибыль на развитие производств в новых отраслях, названных приоритетными в государственных планах. Да и сами частные корпорации, даже флагманы мировой экономики, часто годами терпели низкую норму прибыли на капитал в высокотехнологичных отраслях, считая для себя важным действовать в русле национальных приоритетов. Позитивный опыт согласования интересов, целей и планов по горизонтали и по вертикали был накоплен и в нашей стране в советское время. Он должен быть переосмыслен с точки зрения новых реалий и найти применение в современной практике.

Достижение стратегических целей и индикаторов планов развития страны должно осуществлять Правительство посредством долгосрочных и среднесрочных государственных программ. В последние полтора десятилетия подготовлена достаточно обширная методическая база их разработки. Но значимых результатов от исполнения утверждённых программ, в большинстве своём, нет. Этому есть несколько причин. Во-первых, госпрограмм только на федеральном уровне принято сотни. Такое большое их число означает, что нечётко определены стратегические цели и нет выделенных приоритетов в развитии страны. Соответственно, отсутствует и возможность сформулировать критерии оценки результативности госпрограмм. Всё это только подчёркивает то плачевное состояние стратегического прогнозирования и целеполагания в стране, о котором говорилось выше. Во-вторых, наметилась упрощенческая тенденция в самом подходе к формированию госпрограмм для отраслей бюджетной сферы. По сути своей – это не программы, дающие новое качество развития той или иной отрасли, а поддержание их обычной жизнедеятельности. Такой подход не совершенствует программно-целевой метод управления, а только дискредитирует его. Но третий, самый главный недостаток действующей системы планирования, выявляется при подведении итогов исполнения госпрограмм. В подавляющем большинстве случаев та их часть, ответственность за которую возложено на государство, выполняется в значительно большей степени, чем другая, где предполагалось участие бизнеса. Это системный недостаток всех госпрограмм. Отсюда можно сделать вывод: **мало определить стратегические цели развития страны и разработать государственные планы и программы как средство их достижения. Необходимо сконструировать такой хозяйственный механизм, который содержал бы в себе набор экономических, финансовых, фискальных, организационных инструментов, побуждающих, направляющих, стимулирующих и заставляющих частный бизнес и каждого человека участвовать в их выполнении для достижения общенациональных целей.**

## Средства для развития

Одним из ключевых элементов этого механизма должна быть система мобилизации средств и направления их в качестве инвестиций в предусмотренные госпрограммами проекты развития приоритетных отраслей и направлений. Прежде всего, встаёт вопрос, где брать деньги?

**По некоторым подсчётам более 15 трлн. рублей может быть получено за счёт домонетизации экономики.** Эта сумма исчисляется как разница между общей массой денег, необходимой для нормального функционирования экономики при сложившихся объёме ВВП и скорости оборота денег, и фактическим их наличием в обращении. Сейчас она составляет около 40 процентов от необходимого. Остальное теми или иными способами изъято из экономики по требованию Международного валютного фонда о привязке денежной эмиссии к золотовалютным резервам Центрального банка России. Требование это, как мы помним, является одним из условий Вашингтонского консенсуса и наша страна продолжает его покорно исполнять. От такой привязки надо отказаться, тем более в условиях санкционного режима. Лучше это сделать сейчас и направить средства на инвестиции. При этом можно использовать целый арсенал конкретных механизмов движения этих средств: прямые государственные капитальные вложения, покупка казной ценных бумаг предприятий под их проекты, предоставление им инвестиционных кредитов по базовой ставке Центробанка, государственно-частное партнёрство. Надо апробировать и такой путь, когда проектирование и строительство новых производств ведётся за счёт государства, а потом они сдаются в аренду. Это особенно может быть полезным для практического воплощения совершенно новых идей и технологий, рождённых в лабораториях учёных.

Могут быть и другие формы, но всегда надо иметь в виду, что все они хороши, если ведут к достижению стратегических целей. Прямая государственная поддержка должна оказываться только таким проектам, которые строжайшим образом соответствуют именно заранее выделённым приоритетам. Вынужден акцентировать на этом внимание потому, что сейчас сложилась иная практика. Под каким-либо лозунгом, к примеру – необходимости инноваций, создаётся специальный фонд, выступающий буквально зазывалой для каких угодно инициатив. После глубокомысленной и дорогостоящей их экспертизы начинается финансирование всякой всячины под видом новизны: от выращивания экзотических креветок для олигархов до двухоперационной сборки импортной рухляди. Всё это должно быть ликвидировано и забыто. Основной поток инвестиций необходимо направить исключительно на главные приоритеты. Как говорилось выше, сейчас это – высокие технологии пятого и шестого укладов, любая экспортная продукция, кроме сырья, разумное импортозамещение, инфраструктура, выравнивание уровней развития депрессивных регионов.

Некоторые финансисты категорически заявят, что домонетизация экономики недопустима, поскольку дополнительная эмиссия приведёт к всплеску инфляцию. Тогда давайте вспомним, что во времена деятельности правительства Примакова менее, чем за год, монетизация экономики возросла в 10 раз, а инфляция одновременно снизилась вдвое. Необходимо лишь установить контроль за тем, чтобы дополнительные средства были строго направлены на инвестиционные цели, а не выброшены на денежный рынок через коммерческие банки. Можно ли это сделать? И наш, и зарубежный опыт свидетельствуют, что можно. Образцом, например, может быть работа Промстройбанка СССР, который доводил любую копейку до строго заданных адресатов и целей. В Японии в своё время были учреждены специализированные банки, которые кредитовали инвестиционную деятельность предприятий только избранных правительством приоритетных отраслей. Таких примеров можно привести множество. Да и в нашей современной практике скоро появится нужный опыт, поскольку вступил в действие

федеральный закон о порядке финансирования оборонного заказа, предусматривающий жёсткий контроль за целевым использованием средств.

Таким образом, домонетизация – это первый путь получения денег для осуществления стратегических целей. Кроме того, **порядка 20 триллионов рублей находится на счетах населения в коммерческих банках, плюс иностранная валюта на руках, эквивалентная 30 млрд. долларов.** Общая сумма больше доходной части годового федерального бюджета. Значит, **надо создать систему привлечения хотя бы части этих денег в инвестиции через ценные бумаги или гарантии государства.** Уж это-то явно не эмиссионный источник!

**Особая задача – остановить отток средств за рубеж.** Едва ли сбудутся сладкие мечты либерально мыслящих экономистов, что этот отток остановится сам собой в ходе шлифовки их реформ. Даже, если мы гордо и с большим отрывом займём самое первое место в известном мировом рейтинге условий ведения бизнеса, он не остановится при наличии открытого валютного рынка. В доказательство достаточно спросить, куда подевалась значительная часть валютных резервов нашего Центрального банка после набегов валютных спекулянтов? Не для того нас принуждали к принятию правил Вашингтонского консенсуса, чтобы доллары или евро скапливались в России. Плавающий курс рубля в чём-то поможет, но в критический час плотину на пути оттока капитала не создаст. Надо вводить жёсткий валютный контроль: продажу полного объёма валютной выручки экспортёров Центральному банку (вот и источник для домонетизации экономики), ограничение переводов средств из страны юридическими лицами только текущими торговыми и платёжными по возврату кредитов операциями. Все остальные трансграничные денежные трансферты должны облагаться весомым налогом. Что касается физических лиц, то их переводы средств за границу должны иметь разрешительный характер при наличии деклараций об источниках доходов. Возможно, это и не чисто рыночный подход. Но давайте обратимся к практике других стран. В период послевоенной реиндустриализации в целом ряде европейских стран десятилетиями существовал запрет не только на вывоз валюты, но и на покупку иностранных потребительских товаров длительного пользования. В Южной Корее даже обучающимся за границей студентам родители могли перевести только строго определённую сумму в год. Японцы строго придерживались стратегии: «мы экспортируем товары и связанные с этим услуги, а не капиталы». Это ли не примеры для нас? Разве это не рыночные страны, а мы разве не нуждаемся остро в реиндустриализации?

Вопрос об ограничении движения капитала из страны имеет и другой аспект. Это находящаяся у всех на слуху деофшоризация. Меры, предпринимаемые правительством в этом направлении, правильны, но явно не достаточны. К пряникам в виде амнистий возвращающихся капиталов надо добавить и кнут. Либо выход предприятия из офшоров, либо жёсткое ограничение его деятельности в России. Речь идёт о полном запрете на участие в государственных подрядах, покупках земельных участков, акций и других активов любых российских предприятий, лишении доступа к недрам. Понятно, что эти меры затронут интересы многих влиятельных лиц. Но надо же на практике посмотреть, как будут действовать в России подходы знаменитого и широко ныне цитируемого нашими управленцами сингапурского лидера Ли Куан Ю, который, как известно, не жалел своих друзей – товарищей.

## Тарифы развития вместо тарифов удушения

Накопление денежных средств, их трансформация в инвестиции обеспечивают будущее нашей страны. Но и сегодня, и завтра реальный сектор экономики должен работать в максимально комфортных условиях, не быть обременённым необоснованными затратами. В этой связи **особенно важны справедливые цены и тарифы на товары и услуги естественных монополий**. Прежде всего, это касается производителей первичных энергоносителей – нефти, газа и угля. Сегодня господствует подход, предусматривающий поэтапное доведение цен на них внутри страны до мирового уровня за минусом транспортных затрат на экспорт. Это, так называемый, принцип равнодоходности при работе на внешнем и внутреннем рынках. Но даже при том, что он освящён на самом высшем властном уровне, такой подход принципиально неверен. Его можно воспринимать только как апофеоз принципов Вашингтонского консенсуса, не соответствующий ни экономической теории, ни реальной практике других государств. Цены на первичные энергоносители должны быть максимально приближены к их действительной стоимости. Этого можно добиться либо тотальной демополизацией нефтяной и газовой промышленности, включая трубопроводные системы, и созданием на этой основе рынка с совершенной конкуренцией, либо государственным регулированием цен. Первый путь труднореализуем, да и не нужен, учитывая все негативные последствия для развития имеющего исключительно важное значение для нашей страны нефтегазового комплекса. На втором же пути надо жёстко придерживаться политэкономической формулы «цены производства», которая требует учёта не индивидуальных, а общественно необходимых затрат на производство продукции монополистов, не расчётной, а средней по народному хозяйству нормы прибыли. А это означает, что монополисты должны распрощаться с выходящими за все нормы приличия сверхвысокими окладами и бонусами управленческого персонала, футбольными и хоккейными клубами, персональными самолётами и прочими загульными корпоративами. Цены на первичные энергоносители на внутреннем рынке могут и должны быть существенно снижены.

Сейчас вошло в моду ссылаться на труды крупнейшего авторитета по принципам формирования железнодорожных тарифов графа Витте. Его книги издаются большими тиражами, цитируются к месту и не к месту. Причём, особенно любит это делать наше высокое железнодорожное начальство. Не буду вдаваться в подробности сложнейшего тарифного дела, но отмечу, что в настоящее время осуществлены на практике именно те подходы, которые граф нещадно критиковал, отвергал и радикально реформатировал. Если бы его принципы действительно были реализованы в наши дни, то не возникло бы проблемы пригородных электричек, не отступал бы железнодорожный транспорт в конкуренции с автомобильным на дальних грузовых перевозках, не уходили бы пассажиры с междугородних поездов на автобусы. Все эти, на самом деле, наши рукотворные проблемы настолько остры и для народного хозяйства, и для жизни людей, что требуют немедленных решений. Но дело не только в этом. Важно, что Витте считал вопросы пространственного развития и системы тарифов железных дорог равнозначными с налоговой и таможенной политикой по своему влиянию на экономику страны. Потому он и соотносил интересы отрасли с общегосударственными. Отсюда и применяемые им методы: перекрёстное субсидирование перевозок одних грузов за счёт других; уменьшение удельных грузовых тарифов пропорционально расстояниям; их резкий перелом в отдельных узловых точках. За счёт одного из таких переломов, например, была ликвидирована конкуренция западных и восточных областей России на мировых рынках зерна, а Сибирь превратилась в одного из крупнейших на планете производителей животноводческой продукции. Скажи кто-нибудь сейчас о необходимости применения этих инструментов регулирования тарифов, он тут же будет заклеимён, как антирыночник. Почему? Ведь Витте был рыночником покруче

нынешних? По-другому он видел и пути реформирования отрасли. Вместо разделения её по видам деятельности, предлагал из общей сети выделить в качестве самостоятельных рыночных единиц группы железных дорог по географическому принципу. В те, уже далёкие, времена железные дороги в России принадлежали и частному капиталу, и государству, но успешно управлялись как единое целое. Сеть дорог была одной из лучших в мире в техническом, организационном и финансовом отношении. Почему же не был использован собственный позитивный опыт в ходе современных реформ в отрасли? Может быть потому, что хвалебные предисловия к новым изданиям старых книг подписывались, но сами они не читались? А и, в самом деле, зачем? Ведь есть готовые иностранные рецепты и чужой, якобы успешный опыт. Вот и получили мы 9 километров в час средней скорости движения грузов по железным дорогам России, их деградирующую сеть и неподъёмные ни для кого тарифы. Надо возвращаться к самым истокам реформ отрасли и многое делать заново.

В последнее время несколько поутих накал споров вокруг принятой в середине 2000-х годов схемы реформирования электроэнергетики. Оно и понятно, первые итоги реформ принесли всё-таки некоторые положительные моменты. К их числу можно отнести возможность для крупных потребителей выбрать ценовые и технические условия поставок электроэнергии, несколько большую, чем раньше, гибкость и прозрачность ценообразования. Своевременно были ликвидированы и ошибки в структурном построении электросетевого хозяйства. Но в то же время не сбылись многие ожидания, прежде всего, в отношении тарифов на саму электроэнергию и услуги, связанные с её поставками. Во многом это обусловлено техническим состоянием отрасли. По таким важнейшим показателям, как производительность труда, удельные расходы топлива на выработку полезной продукции, потери в сетях, электроэнергетика опустилась до уровня середины 1970-х годов. Крайне велика степень износа её основных фондов. Так, проведёнными после аварии на Саяно-Шушенской ГЭС обследованиями выявлено, что состояние паровых и газовых турбин электростанций удовлетворительно только в одном федеральном округе из семи, а гидротурбин – в двух из семи объединённых энергосистем. Техническая отсталость электроэнергетики сегодня служит причиной снижения её надёжности и высоких тарифов, а завтра будет лимитирующим фактором даже для умеренного роста экономики. Вот почему эта отрасль, пожалуй, как никакая другая, требует инвестиций в модернизацию действующих и создание новых мощностей. До сих пор механизмы их привлечения были рассчитаны в основном на аккумуляцию средств потребителей электроэнергии. В сетевом хозяйстве вводилась плата за присоединение к мощностям, долговременные тарифы на передачу электроэнергии с включенной в них инвестиционной надбавкой. Эти механизмы и в дальнейшем могут быть использованы. Необходимо только усовершенствовать их с точки зрения дополнительных стимулов для участия потребителей в развитии энергетики. Например, передавать им ценные бумаги энергокомпаний в объёмах, эквивалентных абсолютным величинам инвестиционных надбавок. Необходимо также встроить механизмы стимулирования инвестиций в хозяйственную деятельность предприятий, вырабатывающих электроэнергию. Это можно сделать через нормирование их затрат. Сверхнормативные расходы на труд и топливо должны облагаться специальными налогами на превышение фонда потребления и дополнительное загрязнение окружающей среды. И, напротив, всякую экономию затрат, расходующую или накапливаемую на инвестиции, следует освободить от налогообложения. Было бы целесообразным разработать и специальную систему рентных платежей в электроэнергетике. Речь идёт об изъятии части сверхприбыли некоторых генерирующих станций, если она не направляется на обновление или создание новых мощностей. Эта сверхприбыль образуется, как правило, за счёт независимых от работы предприятий факторов: либо за счёт более эффективного топлива, либо за счёт местоположения относительно его источников. Потому она и может быть безболезненно и справедливо изъята в случае использования не в целях развития производства. Помимо стимулов, направленных на аккумуляцию собственных средств для инвестиций

в основные фонды, электроэнергетика нуждается и в различных формах государственно-частного партнёрства. Прежде всего, это касается гидростроительства. Развитые страны уже давно задействовали энергетический потенциал своих рек практически полностью. В восточной же части России от Байкала до Чукотки действует или строится всего восемь гидроэлектростанций, хотя для сооружения новых выбрано ещё более трёх десятков створов. Гидроэнергетика заведомо более экологична и экономична, чем любая другая, включая солнечную и ветровую. Тем более на востоке страны, где нет угрозы затопления пахотных земель. Но слишком дорого строительство её станций для частных инвесторов. Привлечь их можно было бы, профинансировав часть затрат, допустим, – на плотины и схемы выдачи мощности, за счёт государственных источников. Таким способом можно создать целые каскады гидроэлектростанций, решив параллельно множество общегосударственных задач: борьбы с паводками, накопления запасов пресных вод, выработки дешевой электроэнергии для собственных нужд и на экспорт.

**Ценообразование на энергоносители и услуги всевозможных монополий имеют для нашей страны особо важное значение. Какие бы мы не принимали меры по повышению энергоэффективности промышленности и сельского хозяйства, оптимизации маршрутов перевозок их продукции, сами климатические и географические условия Российской Федерации объективно определяют повышенный по сравнению с другими странами уровень затрат на них. Именно поэтому надо добиться их оптимального регулирования, чтобы снять хотя бы часть нагрузки на реальный сектор экономики.**



## Налог как инструмент достижения целей

Существует точка зрения, что действующая в Российской Федерации налоговая система чрезмерно обременительна для бизнеса. Однако объективные показатели свидетельствуют, что это не совсем верно. Удельный вес в валовом внутреннем продукте средств, распределяемых через налоговую систему, доля налогов в структуре выручки предприятий от реализации их продукции и услуг имеют в России умеренные значения относительно других стран. В то же время есть целый ряд вопросов, которые требуют новых решений.

Прежде всего, уже перезрел отказ от плоской шкалы налогообложения доходов физических лиц. Его дифференциация позволила бы и несколько снизить градус социальной напряженности за счёт выравнивания уровня жизни разных категорий населения, и частично покрыть хронические дефициты местных бюджетов. Уже в ближайшее время надо заменить налог на добавленную стоимость налогом с оборота с его разбивкой по группам товаров. С одной стороны, это было бы определённым антиинфляционным мероприятием, а с другой позволило бы снизить управленческие издержки для предприятий, поскольку расчёты по НДС очень трудоёмки. По некоторым данным, в целом по стране они составляет до 1 млн. человеко-лет (!). Здесь огромный резерв для высвобождения рабочей силы, которую можно использовать в решении других производственных задач.

Требует более тонкой настройки и система сбора природоресурсных налогов. Главное направление здесь – разделение дифференциальной и абсолютной рент, которые сейчас взимаются в рамках единого налога. Это способствовало бы более эффективному использованию бедных и труднодоступных месторождений полезных ископаемых.

Реализация этих и других предложений экономистов и производителей позволила бы облегчить и жизнь предприятий, и администрирование налогов. Но **ещё более важно сделать налоговую систему инструментом экономической политики. Имеется ввиду создание режимов налоговой поддержки высокотехнологичным отраслям и полный отказ от каких-либо льгот и преференций предприятиям устаревших технологических укладов. Настоятельно необходимо и дифференциация величины и порядка сбора налогов по макрорегионам страны.** Когда так ставится вопрос, то звучит стандартное возражение, что в этом случае разные отрасли и макрорегионы окажутся в неравных условиях. Да, с формальной точки зрения, это так. Но ведь при действующих стандартах одни уже находятся в заведомо худших условиях, чем другие: новейшие отрасли – по причине высоких рисков и повышенных затрат на создание самой своей технологической основы, а некоторые макрорегионы – из-за присущих им сложных климатических, транспортных или демографических обстоятельств. Потому и будет способствовать выравниванию стартовых условий для них нормативно установленное налоговое неравенство. Это диалектика, требующая детальных расчётов и взвешенных подходов. Но решения, какими бы они не были сложными, надо принимать. Иначе не создать нужного векторного поля для движения инвестиций.

## Государственное управление: не числом, а умением

Уже на протяжении многих лет под общим лозунгом «Не надо кошмарить бизнес!» в стране пытаются убрать так называемые административные барьеры для предпринимательства. Это действительно важная работа и много уже сделано. Но, несмотря на кажущиеся успехи, проблема по-прежнему остаётся актуальной и острой. Во всяком случае, по мнению, всех, без исключения, предпринимательских объединений и сообществ.

Одной из главных причин тому является неудачно проведённые в середине 2000-х годов административная и муниципальная реформы. В ходе административной на месте почти каждого федерального министерства возникло по три органа управления: собственно министерство, профильные агентство и служба. А в некоторых случаях число непосредственно подконтрольных министерствам структур стало и больше, чем две. Каждая из них создала свои отделения в субъектах Федерации. А там и без того было достаточно собственных ведомств региональных властей. В результате число управленческих госструктур в стране возросло многократно. Увеличилось и количество органов местного самоуправления и их служб в ходе муниципальной реформы. В результате за первое десятилетие XXI века численность гражданских государственных и муниципальных служащих выросла в 1,9 раза и достигла рекордных величин за всю тысячелетнюю историю Российского государства.

Количество не могло не перейти в качество. Для бизнеса в данном случае – в отрицательное. Ведь надо же такому числу служб и служащих, чтобы оправдать своё существование, чем-то заниматься: запрашивать, согласовывать, разрешать, проверять, запрещать, требовать отчётности. Сократив их не на 5-10 процентов, как того требует ежегодно Президент страны, а обдуманно и радикально, можно существенно снизить административный нажим на предпринимательство.

Начать эту работу необходимо с регионального уровня. Именно здесь наибольшее нагромождение всевозможных структур и средоточие чиновничьей власти: и местной, и центральной. Вот и следовало бы слить федеральные органы государственной власти регионального уровня с министерствами и ведомствами субъектов Федерации соответствующего профиля, а объединённые и существенно сокращённые новые управленческие структуры перевести в двойное федерально-региональное подчинение. Конституция Российской Федерации этого не запрещает, да и опыт подобный у нас есть. И не только советский, но уже и недавнего постсоветского времени.

**Необходимо пересмотреть и систему построения муниципалитетов. Полная автономность их разных уровней должна быть заменена соподчинённостью поселенческих и районных звеньев.** В её рамках возможно такое перераспределение полномочий, которое позволит и ресурсы рациональнее использовать и численность служащих существенно сократить, и общественное самоуправление сделать более действенным.

Конечно, существенное сокращение числа управленческих структур и многочисленной армии чиновников сыграет свою позитивную роль в улучшении делового климата в стране. Но только одного этого недостаточно. Надо продолжить работу по упрощению самих административных процедур, по организации систем технической, имущественной и финансовой поддержки предпринимательства, по совершенствованию рынка государственных и муниципальных заказов, по ряду других направлений. Это особенно важно для малого и среднего бизнеса, который наиболее чувствителен ко всякого рода препятствиям на пути своего развития.

В то же время, представляется, что **среди управленцев и экономистов, да и в широком общественном сознании, сформировались завышенные ожидания относительно роли малого предпринимательства в экономике страны.** В настоящее время его доля в валовом внутреннем продукте России составляет около 20 процентов. Считается, что

при создании благоприятного делового климата она может быстро достигнуть 60 процентов. Основанием для такого суждения служат примеры целого ряда развитых стран. Однако это неверные оценки. На самом деле, малый бизнес в нашей стране развит достаточно хорошо. Он уверенно занял все возможные ниши, где только есть платежеспособный спрос, даже в теневом секторе. Надо заниматься и дальше созданием для него максимально комфортных условий. Но дадут они, все вместе взятые, ещё не более 5-10 процентов прибавки в структуре ВВП. А почему не значительно больше, как в развитых странах? Потому, что там малое предпринимательство работает не только на население и домохозяйства, но и на крупный и средний бизнес. Любую более или менее заметную западную или азиатскую компанию можно представить в виде кометы. В её ядре находятся собственные производства, а в шлейфе – тысячи мелких самостоятельных подрядчиков. В результате деградации нашей экономики в России такие компании остались только в топливно-энергетическом, горнодобывающем и химико-металлургическом комплексах. Но эти отрасли не требуют большого числа внешних контрагентов. Вот и **негде приложить усилия малому бизнесу. Отсюда вывод: он тогда будет быстро развиваться, когда в ходе новой индустриализации появятся крупные и средние предприятия в трудоёмких отраслях народного хозяйства. А это напрямую зависит от экономической стратегии и структурной политики государства, которых сейчас в нашей стране, к сожалению, просто нет.**

**Уже почти двадцатилетняя постприватизационная история российской экономики не дала никаких доказательств более эффективной работы частных предприятий относительно государственных. Достоверно лишь то, что федеральное правительство самоустранилось от управления предприятиями, имеющими стратегическое значение для страны.** Об этом свидетельствует отсутствие всякой системы целеполагания для них и отчётности по их деятельности. Особенно красноречив тот факт, что до недавнего времени в советы директоров подведомственных предприятий представители органов государственной власти вообще не направлялись. Вместо них туда вводились, так называемые, «независимые директора», фактически случайные люди, не имеющие нужных знаний и профильного образования. Ну, они и «руководили», как бог на душу положит, ни от кого не завися. По сути дела, сегодня мало кто может судить достоверно о том, что происходит внутри крупных государственных компаний. Потому и возникают сомнения в эффективности их работы, потому и создаётся мнение, что необходима их приватизация. Может быть в исключительных случаях и необходима. Но в отношении большинства было бы правильным просто наладить систему управления и использовать их потенциал как раз для прорыва в новые технологии. Для некоторых из предприятий это и есть их основная деятельность, для других стала бы направлением диверсификации.

\* \* \*

В одной журнальной публикации трудно охватить всю проблематику перестройки сложившегося у нас хозяйственного механизма, прямо ведущего страну к углублению, а не преодолению отсталости. Остались за кадром многие важнейшие вопросы: таможенная политика, конкретные формы поддержки бизнеса и государственно-частного партнёрства, организация работы отраслей бюджетной сферы и целый ряд других.

Но, думаю, и сказанного достаточно для того, чтобы понять, куда нас привели бездумно воспринятые в начале реформ и продолжающие действовать до сих пор идеи Вашингтонского консенсуса. На край пропасти. И если не принять самых срочных, откровенно говоря, радикальных мер для изменения действующей модели и курса, будущее великой России окажется совсем не великим.

*«Наши современники», № 4, 2016 г., с.148-163.*

## Как нам обустроить Дальний Восток

### Чтобы сохранить за Россией её тихоокеанский форпост, нужны смелые решения и новые законы

На планете нашей становится всё тесней. Многие футурологи говорят, что через некоторое время из-за быстрого роста населения в дефиците окажутся даже не природные ресурсы, которых и сейчас хватает далеко не всем, а просто территории, где можно будет расселить людей для их жизни. И взгляды некоторых загребущих политиков поворачиваются к чужим землям. В этом смысле Россия, с их точки зрения, – наиболее привлекательный объект. Особенно, её восточная часть. Поэтому такие политические деятели, как Тэтчер или Олбрайт, даже не делали попыток прикрыть свой экспансивный интерес благопристойными словами. Иметь России столько земли, когда другие страны живут тесно, заявила как-то Олбрайт, просто неприлично.

Конечно, посягать на то, что принадлежит другим, – это дурной тон. Тем более, когда Россия веками, шаг за шагом осваивала Сибирь и Дальний Восток. Отдавала этому энергию, ум, сноровку, а нередко и жизни своих людей. Достаточно вспомнить, когда появились здесь первые российские города: Тюмень (1586), Тобольск (1587), Томск (1604), Якутск (1632). В 1860 году был основан Владивосток, само название которого не даёт сомнений в том, кому принадлежит эта земля.

И всё это время процесс продвижения на Восток, с одной стороны, был стихийным, вызывался экономическими интересами деловых людей, а с другой – всегда поощрялся центральным царским правительством.

С конца XIX – начала XX веков государственная политика в этом отношении стала особенно активной и осознанной. Строительство самой длинной в мире Транссибирской железной дороги, реформы и переселенческая политика Столыпина вызвали быстрое освоение наших дальневосточных территорий с резким увеличением населения и бурным ростом экономического потенциала этого обширного края.

Ещё более энергично действовало Советское государство, благодаря чему в Сибири и на Дальнем Востоке выросли десятки новых городов, были построены сотни промышленных предприятий, начали осваиваться месторождения с гигантскими запасами полезных ископаемых, созданы целые отрасли обрабатывающей промышленности с современными на тот период технологиями. Всё это время темпы роста экономики восточных районов страны более чем в 1,5 раза превышали общесоюзные. И никто, надо это отметить, не порывался тогда сказать, что у Советского Союза есть лишние территории, которые можно у него отобрать в интересах «тесно живущих» народов. С сильным – не спорят. У него не требуют. В лучшем случае – просят. Да и то, если знают, что сильный не обидится.

Тогда почему сегодня некоторые готовы «положить глаз» на российский Дальний Восток? Мы стали слабее? Выпустили из рук государственные рычаги управления стратегическими процессами? Или временно оказались в плену слепых поводырей?

Да, было такое. Особенно, в 90-е годы прошлого века. Кто из дальневосточников не помнит «знаменитых» слов Егора Гайдара, что можете разъезжаться: стране ваше золото не нужно, сколько надо – купим на бирже в Лондоне. В этих словах – квинтэссенция взглядов его команды «младореформаторов», что главное в этом мире не человек, родина, страна, а чистоган барыша. Отсюда и идеи о том, что философия хозяйственной жизни на востоке России заключается в выборочной распродаже для освоения вахтовым способом наиболее богатых

природных ресурсов в интересах частного капитала, в том числе иностранного. А всё остальное – мусор, издержки царских имперских амбиций и плановой советской экономики. Как тогда горько шутили некоторые: «Хорошо, что Гайдар не знает, где находятся Курильские острова, а то бы он и их мигом кому-нибудь продал».

Брошенный на произвол судьбы Дальний Восток погружался в пучину развала экономики, деградации социальной сферы, разгула криминалитета, потери людьми моральных и нравственных ориентиров, трагической ломки многих человеческих судеб. Кое-как удерживался на плаву он только благодаря усилиям руководителей субъектов Федерации. Таких ярких и волевых личностей, как Михаил Николаев, Виктор Ишаев, Николай Волков и другие. Сыграли свою роль и традиционно сильные на Дальнем Востоке хозяйственные руководители, которые в условиях анархии и развала денежной системы сумели сохранить межрегиональные кооперационные связи, особенно, в отраслях жизнеобеспечения. Но особо надо отметить трудовые коллективы, месяцами не получавшие зарплату, но продолжавшие работать на предприятиях и в организациях Дальнего Востока.

Сегодня вошло в привычный обиход у многих политиканов и литераторов проблемы в жизни страны объяснять «неудачным» менталитетом нашего народа, «косой» и «кривой» нашей историей. Однако события начала 1990-х годов, напротив, показывают и невероятную стойкость нашего народа, и его энергию, и изобретательность. Нам эти качества ещё пригодятся.

Пока в России в разгаре был системный кризис, а в мире экономическая ситуация менялась. В том числе, рядом с нашим Дальним Востоком – в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона, которые вырвались в лидеры экономического роста. Быстрые темпы их развития, с одной стороны увеличивали риски экономического, демографического, политического давления наших восточных соседей на стагнирующий российский Дальний Восток, а с другой – создавали новые возможности для его развития в рамках международной кооперации.

Всё это заставляло не откладывать дальше решение проблем Дальнего Востока. Тем более что по сравнению с советским периодом они стали намного серьезнее, глубже и, откровенно говоря, опаснее. Показателем этого стало уменьшение населения региона: только за 1992-1995 годы оно сократилось на полмиллиона человек.

\* \* \*

Попыткой их решения стало принятие в 1996 году федеральной целевой программы развития Дальнего Востока и Забайкалья. Однако, в отличие от прежних советских программ, которые, как правило, приводили к подъёму экономики, росту населения, улучшению социальной сферы, новая программа ни одной из этих задач не решила. Принято считать, что из-за недостатка финансирования. На мой взгляд, это правильно, но только отчасти. Главное в том, что ничего стратегического в этой программе не было и нет. Набор важных, но частных вопросов из числа пожеланий дальневосточных субъектов Федерации – вот и вся программа. Требовалось предпринять более решительные шаги.

К началу первого десятилетия нового века и у нас, в России, началась определённая стабилизация, а главное, появилась, прямо скажем, политическая воля, которую выражал сменивший Бориса Ельцина Владимир Путин. Именно эти обстоятельства позволили начать реальную работу по использованию новых возможностей для развития региона и снижения геополитических рисков на востоке страны.

На Дальнем Востоке началась реализация ряда проектов, имеющих общенациональное значение: строительство автомобильной дороги Чита-Хабаровск, Амуро-Якутской железной дороги, нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан, газопроводной системы Сахалин –

Хабаровск – Владивосток, подготовка города Владивостока к проведению саммита АТЭС, завершение строительства Бурейской ГЭС.

Было продлено действие федеральной целевой программы «Дальний Восток и Забайкалье» и в её рамках решён ряд социальных вопросов в каждом субъекте Федерации региона.

Крупные инвестиционные проекты на Дальнем Востоке начали осуществлять частные российские компании: ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «СУЭК», ОАО «Мечел» и целый ряд других. На примере Южной Якутии появился первый опыт масштабного государственно-частного партнёрства.

Сегодня можно услышать и критику, и определённый скепсис в отношении всех этих проектов. Но, на мой взгляд, они уже сыграли огромную роль в относительном улучшении ситуации на Дальнем Востоке, а самое главное – создают заделы на ближайшее и дальнейшее будущее.

Даже самый оспариваемый из них – подготовка к саммиту АТЭС во Владивостоке – позволил не только ликвидировать ряд проблем, мешавших развитию города чуть не с самого его основания, но и заложил фундамент будущей крупнейшей городской агломерации, делового центра Дальнего Востока мирового уровня.

Или возьмём нефтепроводную систему Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО). Это огромное дело, по масштабам сравнимое с Байкало-Амурской магистралью. Она объединила трубопроводом несколько субъектов Федерации, дала возможность создать новые нефтяные промыслы общероссийского значения в Якутии и Иркутской области, стимулировала строительство сотен километров линий электропередач и автодорог, обеспечила загрузку простаивающих мощностей Вилюйской и Зейской ГЭС, Нерюнгринской ГРЭС. Но, главное, дала работу, причём хорошую, требующую высокой квалификации и высокооплачиваемую, нескольким тысячам дальневосточников. Изменился и облик многих городов и посёлков, построены жилые дома, школы. В районе старинного русского посёлка Витим – шишковского Разбой-села из «Угрюм-реки», строится новый аэропорт, способный принимать все типы самолётов. В другом старинном городе на реке Лене – Олёкминске, вместо дизелей появилось централизованное электроснабжение и себестоимость подаваемой электроэнергии снизилась с 30 до 5 рублей за киловатт-час. Комплекс перегрузки нефти в городе Сковородино оживил работу одного из крупнейших транспортных узлов Амурской области. На берегу Тихого океана в Приморье начато строительство мощнейшего нефтеперерабатывающего завода. Это всё зримые, осязаемые результаты только одного проекта.

Другой вопрос, что все названные проекты представляют собой, по сути дела, лишь оазисы на огромной территории, экономика и инфраструктура которой находятся в депрессивном состоянии.

Вот почему по решению Президента России Владимира Путина разработана Стратегия развития Дальнего Востока и Байкальского региона, которая утверждена Правительством России в декабре 2009 года.

В качестве Президента Республики Саха (Якутия) и Председателя Ассоциации межрегионального экономического сотрудничества «Дальний Восток и Забайкалье» мне пришлось участвовать в разработке Стратегии. Все дальневосточники надеялись на скорое начало её осуществления. Тем более, что был утверждён и план мероприятий по реализации этой Стратегии. Главным в нём стало поручение министерствам и ведомствам Российской Федерации разработать Государственную программу развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Но вот прошло три года. И план не выполнен, и программы нет. Этот печальный результат традиционно можно списать на неисполнительность чиновников или на экономический кризис, который спутал все карты, и тому подобные причины. Но мне кажется, в немалой степени это связано с утратой правительственными экономическими штабами навыков стратегического планирования. В последние годы они специализировались в основном на выработке

бесконечных макроэкономических прогнозов, основанных на трёх-четырёх почёрпнутых в международных экономических институтах показателях и фантазиях по поводу пессимистических, оптимистических и инновационных (или модернизационных, или ещё каких-нибудь в соответствии с текущей модой) сценариев. А вот переложить стратегические замыслы на язык конкретных действий не способны. Во всяком случае, об этом можно судить по проектам государственной программы социально-экономического развития Дальнего Востока, которые представлялись в Правительство. Разве можно считать стратегическим решением федерального уровня включенные в некоторые варианты программы ремонт клуба в одном субъекте Федерации или строительство коровника в другом? Немудрено, что все проекты программы раз за разом отклоняются.

Однако вопрос всё-таки не только и не столько в этом мелкотемье. Главное в другом: в проектах программы зачастую ставятся в принципе неверные задачи. Так, в последнем по времени её варианте указана в качестве одной из главных целей интеграция Дальнего Востока в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона. Соответственно, в качестве инструментария достижения этой цели предлагается субсидировать за счёт бюджета перевозки сырьевых экспортных товаров железнодорожным транспортом по территории Российской Федерации, реконструировать или построить новые пункты пропуска на внешних границах России во всех приграничных субъектах Федерации, построить три новых моста через реку Амур в Китайскую Народную Республику. Получается, что мы за свой счёт должны создать условия для снабжения наших соседей дефицитнейшими природными ресурсами, да ещё, чтобы их купили, приплатить им через субсидии. В сочетании с нашей же, почти пятнадцатилетней практикой поставок в тот же Китай электроэнергии по цене в разы меньшей внутрироссийской, что делало неконкурентоспособной отечественную обрабатывающую промышленность перед китайской, это прямой путь к закреплению за Россией роли сырьевого придатка сопредельных стран. Причём, в версии разработчиков проекта программы мы должны сделать это добровольно. Ради чего? Ответ может быть только один: ради прибыли наших сырьевых олигархов и пополнения их оффшорных счетов.

Есть и другая сторона того же вопроса. В экономической географии существует понятие «сжатие пространства». Имеется ввиду, что, по мере развития скоростного транспорта, современных средств мобильной связи, снятия в ходе глобализации административных и иных барьеров между регионами мира люди, их идеи, капиталы и товары перемещаются в пространстве быстрее, что эквивалентно его уменьшению, сжатию. Экономическая интеграция – мощный катализатор такого «сжатия пространства» в его экономико-географическом смысле.

Если мы поставим перед собой задачу ускоренной интеграции отдельно взятого Дальнего Востока в экономику Азиатско-Тихоокеанского региона, то результатом будет сжатие экономического пространства на восток. Само по себе это хорошо, но ведь в европейской части страны оно происходит в другую сторону – на запад. Это означает, что будет только стремительней углубляться уже и так наметившейся разрыв экономических связей между западом и востоком России. А синхронно этому или, в лучшем случае, – с небольшим временным лагом, ослабляются социальные, культурные, духовные связи, да и резко сокращаются чисто человеческие контакты. А дальше что? Политический разрыв? Конечно, эта проблема ещё не стоит на повестке сегодняшнего дня, и даже завтра она вряд ли станет так уж актуальна. Но ведь и Атлантический океан образовался из микроскопической трещины в гигантском сверхматерике Пангея...

Из всего этого может быть только один вывод: **главной целью будущей Государственной программы социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона необходимо ставить усиление его интеграции в экономическое пространство Российской Федерации, а вовсе не Азиатско-Тихоокеанского зарубежья.**



Если так ставить вопрос, то субсидировать надо не железнодорожные перевозки экспортных сырьевых товаров, а перевозки продукции западных российских товаропроизводителей для нужд дальневосточных российских потребителей. И в обратном направлении – перевозки продукции наших дальневосточных предприятий на запад страны.

В инфраструктурных проектах на первом плане должны быть не мосты через Амур в Китай и не бесчисленные пункты пропуска через границу, а те объекты, которые обеспечивают связи запада и востока России. Это и высоковольтные линии электропередач, соединяющие Дальний Восток с заканчивающейся в Чите и Усть-Куте объединённой энергосистемой страны. Это и создание объединённой системы газопроводов России. Сегодня западная система заканчивается у границы Иркутской области. Её надо соединить с Сахалином через трубопроводы будущей Восточной газовой системы. Это и продолжение строительства общенациональных широтных железных и автомобильных дорог, соединяющих восток и запад страны с продолжением на Чукотку и Камчатку.

Возможно, сегодня рано говорить о строительстве, но с учётом нового значения Арктики с точки зрения её природных ресурсов, транспортного и оборонного потенциала, необходимо начать технико-экономическую проработку создания арктических транспортных коридоров по линии Салехард – Анадырь.

Сказанное вовсе не означает, что следует заморозить сотрудничество с нашими восточными соседями и партнёрами. Нет, оно должно развиваться и достаточно динамично. Только **рассматривать интеграционные процессы в Азиатско-Тихоокеанском регионе необходимо не как цель, а как средство для развития Дальнего Востока и страны в целом.** Соответственно таким представлениям должны прорабатываться и проекты сотрудничества. Они должны быть прибыльными, а не требующими субсидий для покрытия убытков. Должны усиливать наше экономическое и геополитическое влияние, а не ставить в зависимость от кого-то. К примеру, весьма перспективным представляется проект реконструкции БАМа и Транссиба с созданием на их основе межконтинентального транспортного коридора. Или организация с участием иностранных капиталов и технологий производства в Приморском крае буровых платформ для быстро растущего дальневосточного нефтегазового комплекса. Можно назвать ещё целый ряд таких проектов. Но все они должны служить главной цели – интересам Российской Федерации в целом, а не отдельных финансово-промышленных групп.

Если мы понимаем, что для укрепления своих позиций на дальневосточных рубежах нет другого пути, кроме ускоренного развития российского Дальнего Востока и его интеграции в экономику Российской Федерации, необходимо давать ответ и на вопрос: каким мы видим регион в социально-экономической структуре России? Казалось бы, ответ на вопрос давно дан: и в делах наших предков, и в указах Александра III, и в речах Столыпина, и в решениях съездов КПСС. Однако вновь возникает разногласие мнений, особенно, в полемике экономистов и публицистов. Одни считают Дальний Восток гигантской кладовой природных ресурсов, куда можно зайти в любое время и взять что-то нужное. Другие рассматривают его как резервную территорию на всякий случай, третьи – исключительно как выдвинутый оборонительный рубеж. А есть и те, кто думает, что при случае можно Дальний Восток целиком или по частям продать или поменять на что-нибудь.

Я – коренной дальневосточник. Родился в Якутии, детство прошло в приморском селе Хороль. Отец – военный моряк, поэтому в юности жил в местах его службы и на Камчатке, и в Советской Гавани, и во Владивостоке. Уже по долгу своей службы побывал во всех краях и областях Дальнего Востока. Мой прадед – сын первых переселенцев на Дальний Восток, ещё в XIX веке родился в Приморье. Мне повезло – я застал в живых и прадеда и дедов, мог видеть их дела и слышать их слова. И знаю, что вот это поле из болота и целины создал мой прадед, эту дорогу построил мой дед, а этот дом – другой дед. А мне выпало строить электростанции, горные комбинаты и целые города. Мой отец – подводник – защищал всё это в годы «холодной

войны». **Дальний Восток – это наш дом. Это не кладовка, не резервная пустошь и даже не военная крепость. Наш дом. Именно такое отношение к региону и должно быть заложено при планировании его дальнейшего развития, его судьбы.**

\* \* \*

Конечно, конкретные планы и нормативная база обустройства Дальнего Востока должны учитывать особенности его отдельных территорий. Ведь это огромный по площади регион, почти половина России, по сути дела – целый материк. И к каждому его району требуется особый подход, основанный не только на чисто экономических или технократических интересах, но и учитывающий весь комплекс этнокультурных, экологических, геополитических вопросов.

Уже довольно давно сложилась общепринятая схема экономического районирования Дальнего Востока. Но новые обстоятельства последних лет требуют её уточнения. Это необходимо для выработки более выверенных и точных механизмов государственного стимулирования развития как всего Дальнего Востока в целом, так и отдельных его укрупнённых экономических зон.

Так, ещё полтора десятка лет назад считалось, что нет никаких предпосылок к увеличению масштабов не то, чтобы экономической деятельности, но и самого присутствия человека в дальневосточном секторе Арктики. Фактически были свёрнуты даже традиционные для нашей страны полярные исследования, в полной стагнации находятся с таким трудом созданные опорные пункты на восточном участке трассы Северного морского пути: Певек, Черский, Тикси и другие. Однако наблюдаемое в новейшее время глобальное потепление и связанная с ним перспектива судоходства по свободному ото льдов Северному ледовитому океану, доказательства нефтегазоносности шельфа дальневосточных северных морей коренным образом изменили ситуацию. Интерес к Арктике проснулся у многих стран. Даже у тех, которые, казалось бы, вообще никакого отношения к ней не имеют. В этих обстоятельствах мы должны пересмотреть отношение к полярной зоне, чтобы защитить свои интересы. По-видимому, настало время принять свод специального законодательства по Арктике и отдельную, взаимосвязанную с дальневосточной, но самостоятельную программу действий, которая касалась бы всего российского субполярного региона, и восточной его части, и западной. Она должна предусматривать восстановление инфраструктуры Северного морского пути от Мурманска до Анадыря, воссоздание атомного ледокольного флота, масштабную геологоразведку на шельфах и прилегающим к ним побережьям северных морей, проведение комплексных научных исследований по разработке способов сохранения крайне хрупкой арктической природы. Учитывая огромные масштабы работ, которые надо выполнить в Арктике, их стратегический характер, этот регион, по крайней мере, его дальневосточная часть, очевидно, должны быть местом приложения усилий и средств государства.

От границ Арктического региона примерно до 60 градусов северной широты расположена зона Крайнего Севера, включающая в себя Чукотку, Магаданскую область и почти всю Якутию. Именно этот регион считается в наибольшей степени пострадавшим в ходе «шоковой терапии» начала 1990-х годов. Однако к настоящему времени ситуация здесь относительно стабилизировалась и основные макроэкономические показатели выглядят лучше, чем у, казалось бы, более благополучных южных регионов Дальнего Востока, за исключением Сахалина. Понятно, почему: в начальный период реформ именно на Крайнем Севере погибло наибольшее количество предприятий, ликвидировано множество посёлков. Остались только высокоэффективные, расположенные отдельными очагами горнодобывающие предприятия. В связи с ярко выраженной тенденцией возрастания дефицитности многих видов природных ресурсов и связанным с этим ростом мировых цен на них, прибыльность работы как действующих, так и вновь появившихся высокотехнологичных предприятий только возросла. Очевидно, что

за исключением самого центра Якутии, очаговый характер развития экономики дальневосточного Крайнего Севера в ближайшие десятилетия сохранится. Причём основные инвестиции должны быть привлечены из частного капитала.

В то же время и здесь есть ряд важнейших сфер приложения государственных усилий. Во-первых, это масштабные геологоразведочные работы за счёт бюджетных ассигнований на стадии общегеологических и поисковых работ. Это обусловлено тем, что по большинству видов полезных ископаемых сегодня добыча в стране превышает прирост запасов. И именно северо-восток имеет наибольший потенциал новых открытий. Во-вторых, требуется серьёзная поддержка сельскому хозяйству дальневосточного Крайнего Севера, которое носит здесь масштабный характер, играет не только важную роль в экономической жизни, но и служит основой для сохранения самобытности коренных этносов. В реформенные годы значительная часть населения была вынуждена покинуть Крайний Север и, как уже отмечалось, многие населённые пункты были закрыты и ликвидированы. Тем более возросла роль оставшихся городов и посёлков, которые выполняют роль опорного каркаса, организатора пространства с политической и социальной точки зрения. Поэтому третьим важнейшим направлением государственной политики на Крайнем Севере Дальнего Востока должна быть поддержка и обустройство опорных городов.

Пожалуй, наибольшее внимание в последнее время привлекает дальневосточный регион, который в экономической литературе получил название «зона БАМа» и классифицируется как Ближний Север. Он включает Западную и Южную Якутию, северные районы Бурятии, Забайкальского и Хабаровского краёв, Иркутской и Амурской областей. Понятен интерес к этому региону. Здесь сосредоточено такое количество месторождений самых разных полезных ископаемых, что один перечень их наименований займёт пару-тройку стандартных страниц. Кроме того, здесь есть главное, что делает регион доступным – Байкало-Амурская железная дорога. В то же время одной этой магистрали недостаточно. Для реализации многих проектов требуется и строительство подъездных железнодорожных путей, в ряде случаев дорогостоящих, и автодорог, и энергетической инфраструктуры, а иногда – и новых городов и посёлков. Вот здесь-то и требуется отработка и массированное применение разных форм государственно-частного партнёрства, когда инфраструктура создаётся за счёт казны, а промышленные предприятия – за счёт бизнеса. Важно, чтобы и выдача лицензий недропользователям, и сама организация государственно-частного партнёрства были обусловлены обязательствами частных инвесторов создавать не только добывающие мощности, но и предприятия их первичной или вторичной переработки. Тогда зона БАМа послужит мощной тыловой базой для новой индустриализации юга Дальнего Востока.

Вдоль Транссибирской магистрали от Иркутска и до Владивостока простирается юг Забайкалья и Дальнего Востока, который имеет наиболее благоприятные в данном регионе природно-климатические и экономико-географические условия. Но по основным макроэкономическим показателям – это самая отстающая экономическая зона региона, именно отсюда происходит и самый большой отток населения. Это обусловлено, в первую очередь, тем, что предприятия его когда-то хорошо развитого обрабатывающего сектора в новых условиях во многих случаях стали неконкурентоспособными из-за повышенных издержек по сравнению с зарубежными и даже отечественными производителями из других регионов. Поэтому в общей структуре экономики всё большую долю занимают торгово-посреднические и транспортные услуги, всё меньшую – производство товаров.

Мнения экономистов относительно перспектив юга Дальнего Востока разделились. Многие считают, что прежних позиций уже не восстановить и надо смириться с тем, что есть. Думаю, что это неверное суждение. Ведь в мире, нет ничего постоянного, времена меняются. Были и такие, когда автомобиль «Москвич» по всем параметрам превосходил любой японский, когда единственным экспортным товаром Южной Кореи были швейные иголки, а в Китае мы

закупали только яблоки и тряпичные кеды «Великая стена». А в структуре экспорта Дальнего Востока 30 процентов составляли машины и механизмы. Мы должны вернуться на эти позиции. И вернёмся, ведь времена меняются. Нужно только найти правильные инструменты для мобилизации ещё оставшегося научного, производственного, кадрового потенциала. Для юга Дальнего Востока таким инструментом могли бы стать облегчённый налоговый режим в целом, а для обрабатывающих предприятий и сектора высоких технологий – полное налоговое освобождение на 10 лет; массовое создание свободных экономических зон разного типа.

Если от отдельных экономических зон перейти к экономике Дальнего Востока в целом как экономике макрорегиона, то, как это ни парадоксально звучит, её просто не существует. Не существует в том смысле, что она не представляет собой основанной на разделении труда и кооперационных связях целостности. Отдельные субъекты Дальнего Востока экономически замкнуты в себе, а если и взаимодействуют, то зачастую в большей степени с дальними регионами, чем со своими соседями. Это обусловлено крайне слабым развитием общей внутридальневосточной инфраструктуры. Отсюда и экономические и социальные потери от недоиспользования эффектов системы, сложения потенциалов. Вот почему задачей особой важности является создание новых транспортных коридоров, соединяющих субъекты Федерации (Камчатка – Магадан, Якутия – Охотское море – Хабаровск, Хабаровск – Находка, Владивосток – Советская Гавань и целый ряд других), объединённой энергосистемы, объединённой системы газопроводов Дальнего Востока.

\* \* \*

Обсуждение механизмов реализации Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона в последние годы ведётся, практически, непрерывно. Но пока идут эти разговоры обстановка на Дальнем Востоке остаётся тревожной, а проблемы, к удивлению некоторых наших экономистов, не разрешаются сами собой. Продолжается отток населения. Смертность превышает рождаемость. Падает уровень жизни. По сравнению с советским периодом, когда показатели уровня жизни на Дальнем Востоке были выше, чем в среднем по стране, сегодня они на 30 процентов ниже и отставание усиливается. Возьмём такой важнейший индикатор, как ввод в строй нового жилья для населения. В 2011 году его на Дальнем Востоке в расчёте на тысячу человек построили ровно вдвое меньше, чем в среднем по России.

И самое тревожное, пожалуй, состоит в том, что по социологическим опросам, до 40 процентов студентов дальневосточных вузов не видят для себя перспектив профессиональной реализации в своём регионе, и они не намерены оставаться здесь. Когда начинают спрашивать, что вас больше всего не устраивает, главной причиной называют отсутствие возможностей для профессионального роста. Они не хотят торговать поддержанными японскими машинами, участвовать в бандитском бизнесе по вылову рыбы, воровать лес и продавать его в Китай, а намерены заниматься чем-то существенным. Им нужны новые технологии, новые проекты, стройки, заводы. Словом, развитие экономики, в котором они могли бы принимать посильное участие.

В то же время в Центральной России – по социологическим опросам, примерно 30 процентов таких же молодых ребят не исключают для себя возможности поехать на Дальний Восток, если там начнётся реализация каких-то крупных, масштабных проектов, где можно найти свою судьбу и сделать карьеру.

Словом, как говорил один из героев Джека Лондона, – время не ждёт. Пора уже от дискуссий немедленно переходить к делу.

**Какими могут быть первоочередные конкретные действия, чтобы дать «встряску» Дальнему Востоку, привести в движение его экономическую жизнь и**

**на этой основе решить задачи социальные, кадровые, геополитические, выполнить целевые установки Стратегии?**

**Первое. Необходимо завершить разработку Государственной программы развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года.** В своё время Правительством России был утверждён порядок разработки государственных программ. Он предусматривает включение в них касающихся региона частей федеральных целевых программ (ФЦП), отраслевых и ведомственных, а также программ естественных монополий. Я бы добавил к этому перечень крупных проектов, которые государство считает целесообразным реализовать на условиях государственно-частного партнёрства. Вынужден напоминать о названном порядке по той причине, что он не соблюден при разработке нашей дальневосточной госпрограммы. Там только упоминается, как о параллельном мире, что в регионе существуют и проекты, например, естественных монополий или частных инвесторов. А должно быть не упоминание, а жёсткая корреляция во времени, пространстве, ресурсах и результатах всех программ между собой: федеральных целевых, отраслевых, региональных, естественных монополий. Почему это важно можно показать на примере. Вот ОАО «Газпром» реализует в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке Восточную газовую программу, в ходе которой создаются Сахалинский, Якутский и Иркутский центры добычи газа; магистральные газопроводы, по сути дела повторяющие нефтепровод Восточная Сибирь – Тихий океан; газоперерабатывающие и газо-химические предприятия. По объёму инвестиций, затратам ресурсов, масштабам строительства, социально-экономическим последствиям Восточная газовая программа превосходит суммарные показатели федеральной целевой программы «Дальний Восток и Забайкалье», действующей уже чуть ли не два десятилетия. Это само по себе требует внимания и федеральных, и региональных, и муниципальных властей. Значит, она должна быть не за кадром, а в центре новой Государственной программы. Ну, а, самое главное, чтобы успешно и с пользой для всех реализовать Восточную газовую программу, надо в отраслевых программах предусматривать строительство автомобильных и железных дорог, линий электропередач к газовым центрам. А в федеральной целевой программе предусматривать подготовку кадров для газовой промышленности, развитие социальной сферы именно в точках будущего размещения новых объектов газодобычи и газохимии.

Подсчитано, что в настоящее время Дальнего Востока касаются в той или иной степени более 100 разных федеральных и ведомственных программ. Все они должны быть откорректированы, увязаны в пространстве, синхронизированы во времени. Тогда мы получим действительно работающую государственную программу развития Дальнего Востока и Байкальского региона.

Но этого мало. Для того, чтобы она заработала, причём, неукоснительно, **программа, по моему убеждению, должна быть принята федеральным законом.** Это необходимо по двум причинам. Во-первых, её государственное финансирование должно быть защищённой статьёй федерального бюджета. Ведь опыт прошлого свидетельствует, что с 1996 года и по настоящее время действующая ФЦП «Дальний Восток и Забайкалье» профинансирована только на 40 процентов. Нельзя, чтобы это повторилось и с будущей государственной программой. Во-вторых, защищённая законом программа станет чётким ориентиром и сигналом для бизнеса, жителей Дальнего Востока и всей страны. Все должны знать: государство заинтересовано в востоке страны и свою позицию менять не собирается.

После законодательного утверждения её положения станут директивным планом для государственных структур и естественных монополий. Но как быть с бизнесом? Ведь от него, а не от государства ожидается большая часть деловой активности и инвестиций на востоке страны. **Для того чтобы стимулировать активность бизнеса и направить на восток поток инвестиций, необходимо сделать второй шаг: принять федеральный закон «О социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона».**

Именно в нём и надо оговорить особые условия хозяйствования и организации социальной сферы в регионе.

**Закон может состоять из нескольких основных разделов.**

*Первый должен быть посвящён налоговым льготам для бизнеса.* Существует целый ряд предложений, которые могут быть реализованы на Дальнем Востоке. От простых, например, освобождение всех предприятий от федеральной части налога на прибыль, до достаточно сложных, таких как дифференциация налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) по качеству и географическому положению месторождений. Считаю, что совсем отказываться от него, как это предлагают некоторые, нельзя. Ведь безвозвратно изымаются принадлежащие всему народу ресурсы. Значит, надо установить разумную шкалу. Сегодня налог берётся по единой шкале на определённые виды полезных ископаемых во всей стране. Из-за этого многим не выгодно заниматься добычей именно на Дальнем Востоке. Поэтому НДПИ надо дифференцировать. Вопрос этот чрезвычайно сложный, но решаемый. Подобный опыт в стране уже есть: например, в Якутии дифференциация этого налога в отношении золотодобычи применялась в начале 1990-х годов.

В ходе разработки закона необходимо выбрать лучшие из всего арсенала предложений. Но хотел бы остановиться на одном из них, крайне интересном, на мой взгляд. Речь идёт о том, чтобы зафиксировать общий объём налоговых поступлений в федеральный бюджет от всех юридических лиц и жителей Дальнего Востока на определённую дату. Затем весь прирост к этому объёму направлять на протяжении нескольких лет в специальный инвестиционный фонд Дальнего Востока и Байкальского региона. Конечно, вопрос это непростой, как с точки зрения администрирования поступлений в фонд, так и с точки зрения порядка трат из него. Но возможно, следует провести этот эксперимент.

*Во втором разделе закона предлагается описать особый порядок организации свободных экономических зон в восточных районах страны.* Субъекты федерации Дальнего Востока и Байкальского региона в последние годы участвовали в десятках проводимых федеральными властями конкурсов на создание таких зон. И везде потерпели поражения из-за неконкурентоспособности их проектов в сравнении с предложениями других регионов. Но ведь, если отойти от формальной логики, то свободные экономические зоны, по сути дела, как раз и являются инструментом повышения конкурентоспособности и должны, в первую очередь, создаваться именно в отстающих регионах. Поэтому предлагается узаконить их организацию на Дальнем Востоке и в Байкальском регионе в особом порядке. Без конкурсов, решением Правительства России, рассмотревшего инициативу того или иного субъекта федерации и одобдившего её. Целесообразно также расширить перечень видов деятельности, которые могут осуществляться в свободных зонах. При этом, было бы рациональным передать управление деятельностью свободных экономических зон вновь созданному Минвостока России, сохранив существующий порядок контроля со стороны федеральных структур.

*Третий раздел закона должен описывать разнообразные формы государственно-частного партнёрства при реализации инвестиционных проектов в регионе:* концессии, отложенные налоговые платежи, возврат частным инвесторам вложенных в инфраструктурные проекты средств за счёт роста налоговых поступлений и другие. Например, предприниматель берётся построить завод. Но без автомобильной дороги к нему предприятие не сможет работать нормально. У государства, в лице субъекта федерации, денег нет. И у бизнесмена, если ему придётся платить все налоги, их не хватит. Тогда заключается соглашение о партнёрстве. Предприниматель строит завод и дорогу, но первое время налоги не платит вообще. Когда завод построен и пошла продукция, он начинает налоги платить. Как только

набирается сумма, которая была потрачена на строительство дороги, средства возвращаются бизнесмену, а дорога переходит в собственность Федерации или субъекта Федерации.

Необходимо также закрепить законодательно возможность участия в качестве сторон концессионных соглашений нескольких субъектов Федерации и муниципалитетов одновременно.

*Требуют своего законодательного решения и вопросы более рациональной организации инвестиционных и производственных процессов. Прежде всего, речь идёт об упрощении всевозможных разрешительных и управленческих процедур.* Здесь возможным было бы распространение соответствующих режимов и регламентов, применяемых в Сколковском проекте, на олимпийских стройках в Сочи и при подготовке к саммиту АТЭС во Владивостоке, на весь дальневосточный регион. Думаю, что *надо и законодательно закрепить приоритетное право дальневосточных предприятий на участие в работах по государственным заказам на Дальнем Востоке.* Сразу же некоторые скажут, что это не рыночная мера. Но ведь, смотрите, что получается. Многие из посещавших Владивосток во время подготовки к проведению саммита АТЭС, отмечали с удивлением, что развёрнуты колоссальные работы по многим объектам в интересах города, а горожане недовольны. А с чего бы им быть довольными, когда львиную долю работ выполняли приезжие, в основном – московские фирмы, с тотальным использованием гастарбайтеров? Выходит, что возможности поработать, получить зарплату и прибыль на своих же объектах приморцы не имели. Но дело не только в этом. С психологической, нравственной точки зрения для них и сам саммит, и все заботы о нём были чужими. А ведь с каким энтузиазмом жители города в своё время относились к плану 1960-х годов «Большой Владивосток». Потому, что, хотя решение по нему принимала Москва, однако выполняли его приморцы. Для них он стал своим, близким каждому делом.

Для Дальнего Востока и Забайкалья одной из актуальнейших проблем является высокий, можно даже сказать запредельный уровень энергетических и транспортных тарифов. Эта проблема должна решаться комплексно. Специальный раздел, посвящённый техническим и технологическим мероприятиям, энергосбережению должен быть в Госпрограмме развития Дальнего Востока и Байкальского региона. Но и в социально-экономическом законе обойтись без этого нельзя. Поэтому *четвёртый раздел – о тарифной политике.* Представляется необходимым законодательно закрепить некоторые новые подходы к установлению тарифов. *Для генерирующих электростанций надо ввести такое понятие, как «цена производства».* Это политэкономический термин. Когда у вас один продавец, рынок не действует. Под разными предложениями монополист может поднимать цену до нужных одному ему пределов. Значит, для него надо установить цену административным путем. *Критерий величины тарифов – «цена производства» в политэкономическом смысле: общественно необходимые затраты плюс средняя по народному хозяйству норма прибыли.* Тогда невозможно будет в стоимости киловатта спрятать покупку футбольного клуба или яхты по цене боевого корабля. Кроме того будут созданы условия для нормальных межотраслевых переливов капитала. Необходимо изменить подходы и к тарифам на передачу электроэнергии. В Советском Союзе был усреднённый тариф, одинаковый для всей страны. Сейчас везде разные. Если установить единый тариф, то в Центральной России он повысится на полпроцента, а на Дальнем Востоке снизится вдвое.

Требуются тщательный анализ и новые решения в ценообразовании на продукцию и услуги и других инфраструктурных отраслей.

Наконец, *особый, пятый, раздел закона должен быть посвящён социальной проблематике.* Пожалуй, именно по этим вопросам есть наибольшее количество разнообразных предложений, направленных на привлечение и закрепление кадров, создание привлека-

тельного образа жизни людей. Здесь и совершенствование системы материнского капитала, и развитие разных схем жилищного строительства, и государственно-частное партнёрство в социальной сфере, и восстановление в полном объёме существовавших ранее для северян и дальневосточников льгот и компенсаций.

Таким образом, закон «О социально-экономическом развитии Дальнего Востока и Байкальского региона» должен способствовать притоку капитала, стимулировать деловую активность, создать условия для повышения привлекательности жизни на Дальнем Востоке.

Есть и ещё одно предложение, пожалуй, наиболее неоднозначно воспринимаемое и дискуссионное. Речь идёт **о создании специальной государственной корпорации развития Дальнего Востока**. В этом вопросе обычно на первый план выходит чисто управленческий аспект, рассматривается альтернатива: специальное министерство или специальная корпорация. Казалось бы, вопрос решён в пользу первого, и обсуждать дальше нечего. Но, надо учитывать, что в качестве инструмента экономического развития предполагается использовать в широких масштабах схемы государственно-частного партнёрства. Со стороны государства в этом партнёрстве должна быть юридически ответственная сторона. Министерство в таком качестве выступить не имеет возможности хотя бы потому, что является органом государственного управления и не может выступать в качестве коммерческого партнёра. Поэтому, возможно, следует вернуться к вопросу создания, наряду с министерством, подконтрольной ему госкорпорации.

Безусловно, она не может быть создана в том виде, как было изложено в известном предложении Сергея Шойгу. В его варианте госкорпорация во многих вопросах экономики, природопользования, распоряжения землей заменяла собой федеральные и региональные органы власти и муниципалитеты, являясь, по сути дела, неким аналогом существовавшего на северо-востоке страны в 1930-1950 годы «Дальстроя» НКВД. Это вызвало крайне негативную, можно сказать, даже болезненную, реакцию специалистов и, особенно, местных властей.

В новом варианте предлагается кардинально изменить функции и существенно уменьшить диапазон деятельности госкорпорации. Она должна выступать только в качестве государственной стороны в наиболее крупных инвестиционных проектах, которые планируется осуществлять на принципах государственно-частного партнёрства. К числу таких проектов можно отнести, например, освоение зоны БАМа, комплексное развитие Южной Якутии, создание нового горно-металлургического кластера на базе месторождений Яно-Колымской рудной провинции.

**Учитывая масштабы и специфику деятельности госкорпорации развития Дальнего Востока и Байкальского региона, процедура её создания и принципы работы должны быть описаны специальным федеральным законом.**

\* \* \*

**Таким образом, три предлагаемых к принятию взаимосвязанных между собой федеральных закона составят своеобразный дальневосточный кодекс, который и станет механизмом реализации Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года.**

*«Наш современник», № 12, 2012 г., с. 247-258.*



## Отечество и отчество

### Как исполняется Закон о русском языке – государственном языке Российской Федерации

Недавно купил билет на самолёт «Аэрофлота». Казалось бы, что в нём может быть особенного? Билет – он и есть билет. Город, откуда вылетать, – Москва, столица России. Аэропорт назначения – Геленджик, город российский. Наконец, сама компания «Аэрофлот» – тоже отечественная, с контрольным пакетом государства. Но, взглянув на билет, далеко не каждый человек поймёт, что он находится в России. В документе нет ни единого слова по-русски! Всё на английском языке! Как будто мы очутились где-нибудь в Соединённых Штатах или Великобритании.

И такое отношение к российскому пассажиру, как оказалось, не только в «Аэрофлоте». В те же дни один мой коллега полетел из Москвы в Иркутск самолётом «Уральских авиалиний». Компания, хоть и частная, но базируется опять-таки в России, в Екатеринбурге. Города вылета и прилёта – исконно российские. Однако в билете снова ни одного русского слова.

Мне говорят: так создана компьютерная программа, чтобы можно было заказывать билеты по интернету. Не надо стоять в очереди, тратить лишнее время. А поскольку компании работают и на международных линиях, где распространённым является английский язык, то проще иметь одну программу. Пусть, мол, и наши приучаются к английскому. Ничего страшного в этом нет. Русским людям только добавится образованности.

Я с этим абсолютно не согласен. Добавится не образованности, а раздражения и неуюта. Сотни тысяч людей, живущих в России, вправе спросить: почему в стране, где, согласно Конституции, государственным языком является русский, их вынуждают искать переводчиков, чтобы разобраться в купленном за их же деньги документе? Не пора ли административными и экономическими санкциями заставить руководителей компаний потратить часть своих больших доходов на создание таких программ, которые соответствовали бы действующему в стране с 2005 года Закону о русском языке, как государственном языке Российской Федерации, и отвечали запросам граждан?

Впрочем, ситуация с билетами – это один из примеров массированного наступления на русский язык. Особенно мощным натиск стал в последние десятилетия. Не замечать его, а тем более не принимать соответствующих мер стратегически опасно.

Язык – это определяющий фактор национального самосознания, фундамент культуры любого народа, на котором поколение за поколением создают дом своей духовности. Разрушьте фундамент, и рухнет дом. Неудивительно, что многие страны имеют чёткую государственную политику по защите своего национального языка.

Особенно жёстко она проводится во Франции. Там за последние полвека, кроме ряда специальных декретов, появилось два закона об использовании французского языка. Первый, принятый в 1975 году, был вызван, как поясняли его авторы и сторонники, необходимостью защитить язык от разрушающего натиска англо-американской лексики в коммерческой, трудовой и рекламной сферах. Он запрещал, например, использовать какой-либо иностранный термин, если существовал его аналог на французском, предоставлял субсидии тем структурам, которые соблюдали положения закона и лишал поддержки в случае нарушения. Соблюдение его контролировалось весьма строго. Как писала пресса, однажды суд оштрафовал хозяина парижской закусочной на 3500 франков за то, что в меню были использованы англицизмы «гамбургер» и «софт дринк». Другого предпринимателя наказали за то, что он, закупив в США

партию футболок, стал продавать их во Франции с этикетками на английском языке. Весь товар арестовали, а бизнесмену присудили крупный штраф.

Закон 1975 года сыграл определённую роль. Но, обрастая поправками и исключениями, он через некоторое время стал, по мнению французской общественности, недостаточно прочным заслоном на пути агрессивного англицизма. Анализ, проведённый одной газетой, показал, что в Париже времён фашистской оккупации надписей на улицах на немецком языке было меньше, чем сейчас на английском. Особенно способствовали наступлению английского языка телевидение и радио. К президенту – социалисту Франсуа Миттерану, обратились 300 известных граждан Франции с требованием остановить «всеанглийскость». В своём обращении авторы манифеста резко осудили «фанатиков всего английского, сеющих во французах сомнения относительно их языка». Итогом широчайшей дискуссии стало даже исправление Конституции. В 1992 году в неё добавили запись о том, что французский является государственным языком республики. А спустя два года, в 1994-м, появился новый закон об употреблении французского языка, названный общественностью «законом Тубона» – по имени министра культуры и франкоязычия, который предложил его проект.

Известно, что в российской Конституции, принятой в 1993 году и в немалой степени, как полагают правоведаы, перекликающейся с французской, тоже было записано положение о русском языке, как о государственном. Кто-то считает это прогрессивным заимствованием. Но, мне думается, наоборот, французы тогда обратились к нашим историческим корням – ведь статья 3 Основных государственных законов Российской империи гласила: «Русский язык есть язык общегосударственный и обязателен в армии, во флоте и во всех государственных и общественных установлениях». В советский период государствообразующая роль русского языка законодательно не подчёркивалась. Однако трудно было найти в огромной стране село, аул, кишлак или наслег, где взрослые и дети не говорили бы свободно по-русски. Причём, надо подчеркнуть, на правильном русском.

А что происходит сейчас?! Достаточно пройти по улицам и проспектам хотя бы центральной части Москвы, чтобы увидеть открытое неуважение и к русскому языку, и к закону, который требует его соблюдения. Например, рядом со станцией метро «Проспект Мира» высится здание торгового центра, в названии которого нет ни одной русской буквы: OLYMPIC PLAZA. В вывесках на самом здании, на магазинах и лавках внутри него сплошь и рядом иностранные слова, обозначающие торговые заведения. Подобная картина и в округе. Тут вам Boutique Chantal и World Gold, CARNABY, TJ COLLECTION, L'OCCITANE и ещё десятки похожих вывесок. А неподалёку, хорошо видимое с разных сторон, стоит недавно построенное шестиэтажное здание, над которым красуются крупные буквы: EUROPEAN MEDICAL CENTER. Интересно, разрешили бы где-нибудь в Европе над аналогичным заведением поднять надпись «РОССИЙСКИЙ МЕДИЦИНСКИЙ ЦЕНТР»? В Париже бы точно этого не позволили. На фоне такого разгула иностранных реклам надпись «Кофе Хаус» выглядит почти русским названием, а «Югославская кухня» – вообще исключением из правил.

Кстати, о заполонившем улицы словосочетании «Кофе Хаус». Чем «хаус» лучше его русского синонима «дом»? Живёте и работаете в России, пожалуйста, пишите: «Кофейный дом». Не нравится? Назовите: «Кофейня». Однако из-за отсутствия спроса за соблюдение закона английское «хаус» захватывает всё новые позиции. В рекламных роликах по телевидению и на уличных световых панно, в печатных СМИ и на щитах вдоль магистралей мы уже не встретим слова «дом», а видим сплошные «таунхаусы».

Это при том, что почти каждому иностранному слову в нашем богатом языке можно найти абсолютное подобие. В Москве, возле станции метро «Тульская», построили торговый центр «Ереван плаза». В отличие от безобразия, о котором сказано выше, здесь в названии всё написано порусски. Но почему «плаза», если есть наше слово «площадь»?

Одним из рассадников противозаконной иностранной лексики в рекламе стали некоторые станции метро. Например, в Москве на «Киевской» стены над эскалаторами увешаны большими рекламными щитами, на которых в глаза бросается единственная надпись: TOP SHOP. Что это такое? Никаких вразумительных объяснений нет. Может, руководители метрополитена боятся потерять деньги, поступающие от таких рекламодателей? Мол, если заставить соблюдать правила, то рекламщики уйдут к другим. Но давайте взвесим, что дороже: уважение к закону или лишняя сотня тысяч рублей? Тем более что в том же московском метро можно увидеть массу реклам, соответствующих российскому законодательству.

Любой живой язык не обходится без заимствований. Учёные подсчитали, что в немецком, например, их несколько тысяч, а словарный запас английского более чем на половину состоит из заимствованных слов. В русском их значительно меньше – около 10 процентов всего словарного состава, хотя и это тоже немало. За тысячелетнюю историю наш язык вбирал в себя греческие и латинские, тюркские и польские, голландские и немецкие, французские и английские слова. Вбирал, подгоняя под свои нормы и правила, делая как бы собственными. Процесс заимствований иногда растягивался надолго. Порой шёл быстро, как, например, во времена Петра Великого. Но даже в этих условиях не забывалась опасность чрезмерного увлечения иностранными словами. Тот же Пётр строго выговаривал одному из своих послов: «В реляциях твоих употребляешь ты зело многие польские и другие иностранные слова и термины, за которыми самого дела выразуметь невозможно: того ради тебе впредь реляции свои к нам писать всё российским языком, не употребляя иностранных слов и терминов».

Борьба за сохранность русского языка обрела особый размах в XIX веке. При этом она во многом объединяла даже таких идеологических противников, как западники и славянофилы. «Употреблять иностранное слово, когда есть равнозначное ему русское слово, – писал В.Г. Белинский, – значит оскорблять и здравый смысл, и здравый вкус». Ему вторил И.С. Тургенев: «Никогда не употребляйте иностранных слов. Русский язык так богат и гибок, что нам нечего брать у тех, кто беднее нас». При этом оба разделяли идеи западников. А славянофил адмирал А.С. Шишков пытался практически очистить русский язык от иностранного балласта, предложив слова, придуманные им самим. Ведь в нашем языке есть сотни слов, авторы которых доподлинно известны: от Ломоносова до современных писателей и учёных. Слова адмирала не пошли в обиход, хотя я, например, не убеждён, что французское «галоши» лучше, чем предлагаемые Шишковым вместо них «мокроступы».

Наш язык действительно богат и гибок. Это ж русский человек придумал вместо английского «стимбот» (steam – дым, boat – лодка) понятное каждому слово «пароход». Отсюда пошло слово «паровоз» вместо французского «локомотив» и, если бы не название советско-российского спортивного клуба, кто бы сегодня знал его французский синоним. О силе и способности русского языка найти аналог любому иностранному слову свидетельствует масса примеров. Французские «аэроплан» и «геликоптер» стали у нас самолётом и вертолётom, да и само слово «иностранный» может иметь сразу несколько синонимов: иноземный, чужестранный, заграничный.

Но сегодня нам приходится не столько радоваться прошлому, сколько беспокоиться за судьбу нынешнего русского языка. Развал Советского Союза, новые геополитические реалии, небывалое расширение возможностей информационных технологий – всё это резко ослабило защитную роль общества относительно русского языка. Речь не только молодёжи, но и значительной части зрелого населения, благодаря массовому воздействию телевидения, радио, а в последнее время интернету стала стремительно заполняться англо-американскими словами и терминами. Возникла реальная угроза для нашего языка.

В этих условиях парламент принял, а президент В.В. Путин подписал в 2005 году Закон «О государственном языке Российской Федерации». Многие направления государственной и общественной деятельности, где используется русский язык, обрели правовое русло. Агрессия

англицизмов несколько ослабла. Но не настолько, чтобы можно было успокаиваться. Поэтому спустя два года впервые в новейшей истории Президент теперь уже в своём Послании к Федеральному Собранию озаботился проблемами русского языка. Отсюда берёт начало целый ряд крупных мероприятий, таких как Год русского языка в различных странах, масштабная пропаганда его за границей и другие.

Однако заметных перемен пока не происходит. И основная причина, на мой взгляд, в том, что исполнительные органы власти не используют в полной мере закон против его нарушителей, среди которых главными, если не сказать, ведущими «агентами влияния» в этой сфере остаются российские СМИ, и прежде всего телевидение и радио. Это они с утра до ночи, а некоторые – круглые сутки, вбивают в сознание миллионов людей взамен известных им с детства слов чуждо звучащие, зато, как даётся понять, модные и современные. По всем каналам и радиостанциям мы слышим толерантность вместо терпимости, волонтеры вместо добровольцы, ритейл вместо розничной торговли, рафтинг вместо сплава, кастинг вместо отбора и сотни других англо-американских слов. А ведь в законе прямо записано: «Государственный язык Российской Федерации подлежит обязательному использованию» ... «в деятельности общероссийских, региональных и муниципальных организаций телерадиовещания, редакций общероссийских, региональных и муниципальных периодических печатных изданий...»

Точно так же это относится к рекламе. А что мы видим и слышим? Именно в Год русского языка родилась реклама: «Не тормози, сникерсни!», которая регулярно появляется на телевидении по сей день. Не только на частных и участных каналах (хотя они тоже подпадают под действие российских законов!), на государственном телевидении то и дело звучат английские названия передач, которые вполне можно заменить русскими. Даже на таком уж, казалось бы, архигосударственном, патриотическом канале, каким является «Звезда», недавно услышал рекламу передачи под названием «Брейн-ринг». Неужели русского слова не могли подобрать руководители канала для игры, где соревнуются в скорости ответа на задаваемые вопросы две команды знатоков? Но если нарушают закон телена начальники, то почему молчат государственные контрольные органы, которые должны заставить выполнять его? Согласно Кодексу об административных правонарушениях, штраф за использование в рекламе любого иностранного слова без перевода на русский язык составляет от 100 тысяч до полумиллиона рублей.

Надо сказать, дурной пример иногда идёт сверху. Если нынешний президент страны, судя по его публичным выступлениям, старается избегать англицизмов, то многие министры правительства, стремясь показать себя продвинутыми, словно соревнуются друг с другом, кто произнесёт больше различных драйвов, трендов и креативов.

Разрушение русского языка через натиск англо-американской лексики далеко не такое безобидное явление, как нам пытаются внушить люди с потенциально двойным гражданством. Языковая агрессия подмывает корни национальной культуры, меняет традиционные для нашего народа правила и ценности. Например, во многих странах, в том числе англоязычных, у человека нет отчества в привычном для нас понимании. Хоть в 10 лет он Джек, хоть в 70. А в русском языке, обращаясь к немолодому человеку, тем более незнакомому, просто неприлично назвать его по имени без отчества. Однако именно такая, «американизированная», форма обращения утвердилась на всех российских телеканалах. Юная девушка – корреспондент, разговаривающая с кем-то в российской глубинке, или молодой паренёк – ведущий в студии обращаются к людям, которые по возрасту им годятся в родители, а то и в деды, словно к своим ровесникам: по имени. А ведь отчество не случайно имеет один корень с Отечеством. Выбрасывается одно, теряет прочность другое. Вот почему в той же Франции борьбу за сохранение своего языка считают борьбой за национальную независимость в широком понимании этого слова. Что вполне объяснимо: если нет самоуважения внутреннего, не будет его и внешнего.

Сейчас главным разрушителем многих национальных языков, в том числе русского, стал интернет. Исконный язык в мировой паутине бьётся, как муха, которую опутывают чужие, агрессивные силы. В данном случае англо-американская терминология. Но во Франции стали бороться и с этим. Там учреждены специальные комиссии по терминологии и неологизмам при различных министерствах. Раз в месяц собирается главная комиссия такого же профиля, которую возглавляет член Академии наук. Стране уже предложены тысячи новых терминов взамен английских. В том числе для среды, казалось бы, абсолютно неподвластной такому регулированию – сферы информационных технологий. Теперь, например, вместо английских слов «компьютер», «факс» и многих других образованы чисто французские аналоги, понятные всем и не разрушающие, а обогащающие язык.

У нас же чем дальше, тем шире распространяется так называемый рунглиш. Это уродливая смесь русского и английского. Она так же соответствует настоящему русскому, как маргарин сливочному маслу. Стоит ли удивляться, что в России вырастает поколение, для которого становятся непонятными тексты, написанные Пушкиным, Чеховым, Буниным. Недавно прочёл в интернете сетования одной молодой мамы. Её сыну – второкласснику – задали выучить отрывок из стихотворения Пушкина «Осень». Всего восемь строк. Но уже с первой строчки начались проблемы: пришлось объяснять, что такое «очей очарованье». Дальше – хуже. Непонятными оказались «увяданье», потом – «багрец». А во второй строфе таких «непреодолимых» слов стало ещё больше. «В их сенях», «мглою волнистою», «отдалённые седой зимы угрозы». Кое-как отрывок выучили. А на следующий день было плановое родительское собрание. Но оно превратилось в бурное осуждение школы, учителей, самой русской литературы. «Как можно такое задавать детям? – кричали наперебой родители. – Это же нереально выучить!»

Учительница, как могла, объясняла родителям, что в стихотворении ничего сложного нет. Все слова можно легко объяснить, к тому же они есть в словаре в конце учебника. А в том, что дети не понимают и не запоминают, не Пушкин виноват.

Это действительно так: не великий поэт виноват, что его не понимают. А кто? В сообщении о переживаниях второклассников и их родителей молодая мама пишет: «Пока я сидела на собрании, погуглила тренд». Вот он и ответ на тревожный вопрос.

Сначала отказываемся от родного языка, потом – от отчества, а в конце концов – от Отечества.

*«Литературная газета», № 42 (6435), 23-29 октября 2013 г.*

## Там, где много комаров, там много и нефти

*Загадочная и далёкая Якутия. Первые мысли – холод, алмазы, олени, Ледовитый океан. Вот только для тех, кто там живёт или был хотя бы раз, Якутия – это огромный край, где летом несносная жара, огромной ширины реки и озёра, почти нетронутая природа и чистейший воздух. Одним словом, то, чего в глубине души желает почти каждый человек. Поэтому совсем не случайно долгожданным гостем главного редактора «Аргументов недели» Андрея Угланова стал экс-президент Республики Саха (Якутия), бывший президент всемирно известной алмазной компании «АЛРОСА» Вячеслав ШТЫРОВ.*

*Сегодня он сенатор, представляет в верхней палате российского парламента свою республику – Якутию, является председателем Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации. Ясное дело – человек глубоко информированный. Первый вопрос задал он сам.*

– Вы были в Якутии?

– *Никогда, Вячеслав Анатольевич. Всё круги вокруг нарезал: Камчатка, Корякия, Южные Курилы, Тюмень... Якутия остаётся мечтой – какие слухи и легенды: мамонты в вечной мерзлоте, Ленские столбы, осетры, золото, алмазы, олени... И главная загадка – как там всё это, не говоря о людях, выживает при космических морозах? Только лягушки превращаются зимой в лёд и просыпаются летом, когда лёд тает. Это – анабиоз, но в него, кроме лягушек, никто не впадает.*

– Даже лягушки и змеи не выживают. В Якутии настолько холодно, земля так промерзает, что все они погибают. У нас нет ни лягушек, ни змей. Правда, с некоторым потеплением последних лет они начали приходить с юга.

– Значит, комаров много, если нет лягушек?

– Комары – это национальное бедствие.

– *Вы, став сенатором, продолжаете жить интересами Якутии, это же ваша родина. Скажите, как при сказочном богатстве недр и относительно малом населении федеральные дотации республике в год составили уже 55 миллиардов?*

– Во-первых, представьте себе: 3 миллиона квадратных километров. Площадь – равная Индии. А жителей – около миллиона. Поселения разбросаны на огромных расстояниях. Круглогодичных транспортных путей очень мало. Грузы сначала везём по железной дороге в порт Осетрово в верховьях реки Лены – это север Иркутской области. Оттуда по Лене и её притокам развозим по всей республике. До самого Ледовитого океана. Это тысячи километров. Доставить надо быстро – навигация очень короткая. А запас нужно делать на полтора года вперёд, чтобы при необходимости дожить чуть больше, чем до следующей навигации. Далее надо ждать сильных морозов и от пунктов накопления запасов развозить их до сёл и посёлков по снежным трассам автозимников и ледовым переправам через реки. Вот она, первая причина удорожания жизни и больших затрат. Чисто географическая.

Потом надо иметь в виду, что в Якутии самый суровый климат на планете. Именно у нас самая низкая температура зарегистрирована -71 градус. В центральной Якутии 40-50 и до 60 градусов мороза в декабре-январе – обычное явление. Сорок процентов территории находится за Полярным кругом, сто процентов – зона вечной мерзлоты. Понятно, что это требует повышенной надёжности энергосистем и затрат энергоносителей. А всё это деньги.

– Ну да, помню анекдот, как якут купил холодильник, чтобы греться зимой. В нём ведь всего минус 10.

– Ещё о затратах. Якутия очень сильно отличается по структуре своего хозяйства от всех субъектов Российской Федерации, которые расположены на Крайнем Севере, да и от зарубежных циркумполярных регионов.

– В чём отличия?

– Больше трети жителей – это селяне. В республике значительный аграрный сектор. Здесь – самое северное на планете полеводство: никто на таких широтах никогда не выращивал, как мы, зерновых и овощей. У нас и самое северное в мире животноводство. Конечно же, для всех народов, населяющих Якутию, важнейшим занятием всегда были и есть рыболовство и, особенно, охота. Добыча пушнины на северо-востоке страны в XVIII-XIX веках для казны русского государства имела такое же значение, как сейчас нефть.

Село для республики важнейший сектор народного хозяйства, это и материальная основа сохранения самобытности населяющих её этносов, это и важнейшее технологическое достижение нашей страны мирового уровня. Я имею в виду технологии ведения разных аграрных отраслей в субарктических широтах.

Но согласитесь, что всё это требует немалых затрат. Вот почему в Якутии самая объёмная в России в финансовом отношении поддержка села.

Это три главные причины большой суммы дотаций из федерального бюджета для нашей республики. Но должен сказать, что и мы вносим весомый вклад в финансовую систему страны за счёт добычи алмазов, золота, угля, сурьмы, нефти. И этот вклад в последние 15 лет поступательно нарастает.

– *Посмотрел по статистике: в 1990 году в Якутии жило миллион сто тысяч человек, потом резко снизилось до 950...*

– С 2003 года население республики выросло до 960 тысяч человек.

– *При Советском Союзе чуть ли не половина были русские, а сейчас 37%. Этот процесс как-то влияет на политическую обстановку, экономику?*

– Самая большая волна оттока населения пришлась на 1992-1994 годы. Якутия к тому времени была достаточно развитой индустриально-аграрной республикой. В промышленном секторе, работало много выходцев с Украины – горняков и шахтёров. В первый же год после развала Союза ССР они тоненьким ручейком потянулись назад – теперь-то оказались на чужбине, в один миг стали иностранцами. Но в 1993-м начали уезжать массово. Дело в том, что при советской власти существовал закон о бронировании жилья на прежнем месте жительства для тех, кто уехал работать на Крайний Север. Украинские власти объявили: или возвращаешься, или теряешь жильё.

Сказалось и то, что при переходе к рынку многие в советской системе экономических координат успешные горнодобывающие предприятия стали убыточными без государственной поддержки. Ряд из них обанкротился, а горняцкие посёлки ликвидированы.

Но с середины 2000-х годов падение численности прекратилось и зафиксировалось в районе 960 тысяч. Это произошло и за счёт естественного прироста населения, и за счёт внешней миграции из других регионов страны в ходе реализации в Якутии новых инвестиционных проектов.

– *А есть ли среднеазиатская и китайская миграция? В ваши-то холодные края эти теплолюбивые граждане прилетели?*

– Конечно.

– *И китайцы?*

– В самом Якутске их около двух тысяч, но в других населённых пунктах республики их почти нет. Они контролируют несколько рынков – вполне легально. Другим ничем пока не интересуются, никуда свою деятельность не распространяют. Известно, что среди этих людей есть и представители китайских мафиозных триад, время от времени их обнаруживают и депортируют. А что касается гастарбайтеров из стран СНГ, то, конечно, их много. Таджики, узбеки, киргизы...

– *Теперь хотелось бы затронуть некоторый политический аспект. Как говорят, он связан с судьбой суперкомпании «АЛРОСА». С самого начала её создания не прекращаются попытки приватизировать эту компанию здесь, из Москвы. Я знаю, что якутяне категорически против этого – так и должно быть. Почему московские жулики должны приватизировать то, что и так прекрасно работает и благодаря чему живёт местное население. Всё же будет разорено. В этом, наверное, и причина политических трений?*

– Ещё в 1991-1992 годах, когда компания создавалась, она конструировалась вполне обдуманно, на основании нескольких фундаментальных идей.

Во-первых, компания создавалась по образу и подобию крупнейших горнодобывающих корпораций мира с точки зрения производственной структуры. Поэтому к советскому объединению «Якуталмаз» как к ядру добавили многие другие подразделения. В «АЛРОСУ» вошли научно-исследовательские, геологические, авиационные, строительные, монтажные и другие предприятия одиннадцати разных отраслей народного хозяйства. Это было сделано для того, чтобы сконцентрировать весь цикл работ, начиная от проектирования, строительства объектов, добычи алмазов и заканчивая их продажей на мировом рынке. Хочу напомнить, что ровно в то время в ходе так называемого разгосударствления с другими нашими промышленными предприятиями поступали как раз наоборот: их дербанили на части, а не укрупняли.

Во-вторых, в те годы были большие противоречия между субъектами Федерации и центром. Нужно было найти баланс. Вот его и нашли при создании компании. Чего бунтовать, если есть общее дело – алмазы? Центр имеет 32% акций, республика – столько же, трудовой коллектив получил свой пакет, а тогда в компании было 50 тысяч человек: как их оставить без всего? Дали акции и восьми улусам, на землях которых идёт добыча алмазов. А чтобы акции не попали в руки ловкачей, компанию сделали закрытым обществом.

Но это не понравилось тем, кто уже захватил за безымянные бумажки – ваучеры и благодаря жульнически устроенным «залоговым» аукционам все основные богатства страны. Началось такое изошрённое давление, которого, наверное, не знал мировой бизнес.

– *Березовский на вас не «наезжал»? Я знаю, что он хотел «Газпром» под себя подмять...*

– И он участвовал, да и почти все тогдашние олигархи в этом отметились. Но главными дирижёрами были люди, связанные с контрабандой алмазов. В том числе из правительства, администрации президента России. То «АЛРОСЕ» семь месяцев не дают лицензию на вывоз алмазов, прямо нарушая закон. То устроят ложные обвинения и арестуют счета компании. Был



такой министр финансов Лившиц. На всю страну объявил о крупных нарушениях в деятельности компании, а когда прокуратура признала, что дело закрыто за «отсутствием состава преступления», он даже не извинился перед 50-тысячным коллективом.

*– Я смотрю, до сих пор её хотят приватизировать. Знаю, что «АЛРОСА» вместе с «Роснефтью» опять поставлена в план приватизации. Кому это нужно? Очевидно, тем же московским чиновникам, за которыми стоят приближённые к правительству жулики?*

– Появились другие фигуранты. В основном это те, кто в последнее десятилетие накопил огромные средства на государственных подрядах. Теперь дешевеющие рубли надо материализовать во что-то вещественное. Алмазы и сейчас остаются выгодным делом. Например, все вложения, которые были сделаны в освоение трубки «Мир», а это строительство карьера, небольшого города Мирный со всей его инфраструктурой, с мощной ГЭС в придачу, окупались всего за пять лет. А затраты на обустройство трубки «Удачная» вместе со строительством города, карьера, фабрики окупались через два года. Представляете, какое оно выгодное – это алмазное производство! Тем более сейчас, когда основные производственные мощности созданы, а для дальнейшего развития отрасли требуются не такие уж и большие инвестиции. Приватизировал компанию – и гребь деньги даже не лопатой, а экскаватором.

*– Вот и говорят, что Якутия – загадочная страна. Руководство вроде самостоятельное. А сырьевики – например, нефтяники, не разрешают местному населению пользоваться дорогами. Деньги немереные просят, похлеще «Платона». По 8-12 тысяч рублей за один проезд с грузовика?*

– Это правда. Причина всему – ведомственность. Осваивал «Сургутнефтегаз» якутские нефтяные месторождения – построил себе дорогу. Протянула «Транснефть» трубопровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» – проложила вдоль него автотрассу. Местных жителей пропускают только по паспортам, коммерсантам за проезд надо платить. Туда же пришёл «Газпром» с «Силой Сибири». Тоже сам себе инфраструктуру создаёт. А ведь было задумано по-другому: создать для всех общую транспортную и энергетическую инфраструктуру. Тогда и экономия средств была бы, и конфликтов избежали бы. К сожалению, пока в стране нет системы планирования, тем более территориального. А ведь рынок сам по себе не всегда приводит автоматически к оптимальным решениям. Бывает и наоборот: с точки зрения народнохозяйственной происходит бессмысленная трата средств и сил, часто в ущерб людям. Для якутян это тем более обидно, что создание масштабной нефтяной и газовой промышленности в республике было делом всенародным.

Но при всём этом новое индустриальное развитие Якутии в последние 10-15 лет даёт свои плоды. Увеличились в разы валовой региональный продукт и доходы бюджета. Изменилась их структура. Раньше до 70% бюджетных поступлений давала «АЛРОСА», сейчас её доля снизилась до 30-35%.

*– Всё равно много.*

– Якутия является до сих пор одним из немногих субъектов Федерации, где экономическое развитие основывается на утверждённой правительством России Схеме комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики республики до 2020 года. На её основе разрабатываются пятилетние индикативные планы. Сейчас идёт выполнение третьего из них. В рамках этих планов уже созданы современная нефтяная промышленность, новый добывающий комплекс с 350-километровой железной дорогой на Эльгинском месторождении коксующе-

гося угля, две новые шахты в районе города Нерюнгри; введены новые мощности в алмазодобыче; идёт возрождение золотодобывающей промышленности, построены сотни километров линий электропередач, реконструируются федеральные автодороги «Виллюй», «Лена», «Колыма». Раньше у нас была одна компания мирового уровня – «АЛРОСА», теперь работают и «Сургутнефтегаз», и «Газпром», и «Транснефть», и «Роснефть», и «Мечел», и «Кол-мар», и «Российские железные дороги». Так что ситуация с доходами бюджета меняется и ещё будет меняться в лучшую сторону.

*– А до Якутска сейчас есть железная дорога?*

– Не дошла пока. Конечная станция уже находится на правом берегу Лены, прямо напротив Якутска, но пока не введена в эксплуатацию. Больше того, строительство линии остановлено в шаге от цели.

Весь проект стоит 48 миллиардов рублей, уже 46 из них – истрчено. По сути дела, заморожены огромные средства, деньги не дают отдачи, выброшены на ветер. С любой точки зрения, хоть с государственной, хоть с чисто хозяйственной, это преступление – останавливать такую стройку. Если в следующем году она не будет достроена, надо начинать расследование.

*– А какие сейчас главные приоритеты в развитии Якутии, на ваш взгляд?*

– Дальнейшее развитие нефтегазового комплекса. Сегодня созданы нефтяные промыслы мощностью 15 миллионов тонн. Якутия выходит на одно из ведущих мест в России по добыче и транспортировке нефти. Нефтепровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) – наш проект, это четыре года моей жизни, для того чтобы он появился.

Сначала было предложение «Транснефти» проложить нефтепровод почти у самого Байкала. Так называемый «южный вариант». Дескать, очень выгодно с экономической точки зрения. Но мы категорически не согласились с таким подходом. Во-первых, нефтепровод предлагалось провести в сейсмически опасной зоне. Какие могли быть последствия в случае природного катаклизма, это проектировщики не учитывали. Человечество могло просто потерять водную жемчужину России.

Во-вторых, нефтепровод должен был проходить вдали от главных месторождений. Значит, от них к нему надо тянуть дополнительные линии. А это резко увеличивало стоимость их освоения и делало многие из месторождений в Эвенкии, Иркутской области и Якутии попросту нерентабельными.

Мы предложили так называемый «северный вариант»: на 600 км выше. Уходила опасность от Байкала, и одновременно трубопровод охватывал все основные месторождения.

Вроде бы понятные основания. Но сколько пришлось бороться за это! С прежним руководством «Транснефти», с правительством России. И только протесты учёных-экологов и поддержка президента Владимира Путина заставили отказаться от «южного варианта».

*– То есть в ВСТО закачивается якутская нефть?*

– Наша в том числе. Во всяком случае, первая нефть, которая пошла по нефтепроводу, – это якутская. К нефтепроводу подключаются сейчас и наши новые месторождения.

Газопровод «Сила Сибири» – это тоже наш проект, мы его впервые представили Путину в 2002 году. Проект осмелили все, кроме президента. Он сказал, что стране это очень надо – на Востоке получить новую газовую провинцию. В результате трёхлетней работы сложилось понимание, каким должен быть комплекс, ещё примерно три года ушло на то, чтобы его оформить, он раньше назывался «Восток-50», потому что 50 миллиардов кубов газа должны были

прогонять. И самое главное, эти нефтепроводная и газовая системы создают объединённую нефтегазовую структуру страны.

– 50 миллиардов кубов?

– Да, будет ещё и 70. Газопровод «Сила Сибири» начали строить в 2009 году, в 2014-м торжественно открыли эту стройку после подготовительного периода.

– А какая у него крайняя точка в Якутии?

– В Якутии Чайинское месторождение, это в районе города Ленска. Дальше он продолжится на запад – на иркутскую Ковыкту и до Красноярского края. До этих якутских нефтегазовых проектов все газовые сети нашей страны обрывались в Красноярском крае. Там заканчивалась последняя газовая труба с запада России. Теперь газопровод «Сила Сибири» в конечном итоге от Красноярского края дойдёт до Владивостока. Причём он пройдёт по газовым месторождениям Иркутской области, Эвенкии, Якутии, а в Хабаровске к нему подключится газ с Сахалина. По пути будут ответвление на Китай и газификация всего Дальнего Востока. Запланировано создание в Амурской области газоперерабатывающего и газохимического производств. Мощностей по добыче хватит.

– То есть Европа может быть отключена в любой момент, если будет единая газовая система страны?

– В принципе в любой момент. Но и наоборот: якутский газ может уйти в Европу, как и иркутский или сахалинский.

– Как туда, так и обратно?

– А тюменский газ может уйти в Китай. Это система, которая позволяет варьировать ресурсами. Точно так же и нефтепровод ВСТО. Сегодня уже в принципе существует объединённая нефтетранспортная система страны. Иначе говоря, при необходимости якутские газ и нефть могут прийти на Запад.

– А нефть у вас хорошая?

– Нефть очень хорошая. Сейчас «Транснефть» специально формирует нашу якутскую нефть в отдельные боксы для продажи. Если продадут определённое количество этой нефти, будут претендовать на то, чтобы это была особая марка, а значит, и особая цена.

– Когда лет 15 назад я был в Корякии, там жаловались, что развелось много волков. Режут оленей... Как сейчас оленеводство?

– За годы так называемых «реформ» оленеводы пришли в совершенно дикое состояние. В 2002 году мы долго обсуждали, как возродить оленеводство в Якутии. Поскольку было ясно, что пока организовать товарное производство не можем, потому что в 1990-е годы потеряли стада, то решили так: для каждого района определить оленеёмкость стад. Всех оленей разбили на стада по тысяче голов в тундровой зоне и по 700 – в таёжной. На каждое стадо по норме приходится бригада из 8 человек. Они получают зарплату из бюджета республики. Плюс каждый год получают снаряжение: оружие, палатки. Фактически мы перевели оленеводство на

бюджет. И потом два раза в год проводится подсчёт голов. Если выясняется, что оленей стало больше, платим дополнительные деньги. За голову прироста по 1000 рублей. Это сказалось очень хорошо. поголовье выросло в полтора раза. Сейчас в рамках обсуждения инициатив главы республики Егора Борисова прорабатываются новые стимулы к развитию оленеводства.

Волки. Честно говоря, биологи считают, что количество волков если и увеличилось, то не катастрофично. Скорее изменился тип их поведения. Они перестали жить самостоятельно и пошли за людьми. То же самое касается и медведей – они стали появляться даже на окраинах городов.

*– Вячеслав Анатольевич! Вспомним о Китае и его Шёлковом пути. Есть идея сделать его морским, северным. Но ведь он может пройти и по гигантской территории Якутии. Мне говорили, что в Китае уже все дороги построены и китайцы хотят строить у нас, в том числе и в Якутии. Вы видите Якутию в такой мировой кооперации? Говорили и про мост через Берингов пролив...*

– По поводу всевозможных инвестиций... Мне приходилось иметь много контактов с южнокорейцами, японцами, китайцами. Они очень осторожно к этому относятся. Переговоры могут длиться годами, а чтобы кто-то пошёл дальше – можно по пальцам пересчитать. Во-первых, они считают, что у нас много разного рода рисков, а стабильности нет. Во-вторых, они часто воспринимают нас как реальных конкурентов в будущем. А в-третьих, приоритетные транспортные пути в их понятии другие. Шёлковый путь доходит до Тянь-Шаня, а дальше расходится на две «ветки» – одна на юг – через Среднюю Азию на Ближний Восток, другая – на север: Казахстан, Россия, Европа. Они рассматривают путь как зону освоения, и в приоритете у них, конечно, южная часть. Безусловно, надо продвигать проект северной ветки Шёлкового пути, но в первую очередь необходимо срочно реконструировать железнодорожную «решётку» Транссиб – БАМ с соединяющими их старыми и новыми ветками, развитием станций.

Сейчас скорость движения грузов по Транссибу – примерно 9 км в час. Вагон несётся быстро, но, пока он отстоит на станции, перегрупуруется, весь эффект скорости уходит. По нормальному перевозке можно было бы разделить. На БАМ переместить генеральные грузы (уголь, руду, лес), а Транссиб отдать под пассажирские перевозки, контейнеры. Но пока это невозможно сделать, потому что всё не доведено до конца.

Запад и восток России связывает всего одна дорога Чита – Хабаровск. Надо форсировать другие магистрали: Иркутск – Якутск, Магадан – Анадырь, Хабаровск – Находка.

Северный морской путь. Мы знаем, что это наше национальное дело в первую очередь с точки зрения обороны. Все населённые пункты от Мурманска до Анадыря раньше были пунктами двойного назначения – военного и гражданского. Потому что здесь наиболее вероятное направление удара наиболее вероятного противника. Там располагались войска ПВО, ракетные, связи, слежения... Их надо было всем обеспечивать. Одновременно пункты обеспечения служили и развитию народного хозяйства. Сейчас всё надо восстанавливать.

Этот путь очень трудный. Западная часть Арктики глубоководная. От Норильска и на запад. А восточная, после пролива Вилькицкого, – мелководные моря, где суда пробиваются с трудом. В том виде, как он есть сейчас, Севморпуть не может представлять собой удобную магистраль для быстрого пути из Азии в Европу. Его надо обустроить по специальному проекту. Должен сказать, что проработка этого вопроса начата в рамках Госкомиссии по вопросам развития Арктики, возглавляемой вице-премьером Дмитрием Рогозиным. Надо торопиться, потому что глобальное потепление может смениться глобальным похолоданием, и на этом месте, где мы сейчас сидим, через 12 тысяч лет будет лёд толщиной два километра.

*– Хорошая новость для наших врагов, что отсилятся южнее. Превратимся все в якутов и выживем назло им всем!*

*«Аргументы недели», № 498 (490), 24-28 декабря 2015 г.*

## **Как подрезают крылья российской авиации**

*«Аргументы недели» всегда с особым вниманием относятся к тому, что происходит в российской гражданской авиации. Сегодняшний собеседник главного редактора «АН» Андрея Углова хоть и не является профессиональным авиатором, но знает проблемы этой отрасли не понаслышке. Член Совета Федерации, руководитель рабочей группы Совета Федерации по проблемам региональной авиации Вячеслав Анатольевич ШТЫРОВ был в своё время президентом Якутии, где авиация является одной из важнейших составляющих, поддерживающих связь республики с Большой землёй.*

## Большие проблемы малой авиации

– Вячеслав Анатольевич, я знаю, что проблемы авиации вам очень близки, хотя это и не дело всей вашей жизни.

– Да, я, конечно, не профессионал в этой отрасли, но по долгу службы мне пришлось много заниматься её проблемами. В начале 1990-х годов в качестве премьер-министра Якутии руководил разработкой и реализацией планов перевода авиации республики на работу в рыночных условиях, поскольку и аэропорты наши, за исключением двух федеральных взлётно-посадочных полос, и авиапредприятия были переданы в республиканскую собственность. В составе алмазной компании «АЛРОСА», которую затем мне довелось возглавлять, было собственное крупное авиапредприятие и аэропорты. А уже на посту президента Якутии тем более проблемы отрасли были в центре внимания, поскольку для республики, равной по площади Индии, устойчивая работа авиации – краеугольный камень не то чтобы развития, а самого выживания. Поэтому с большим интересом читаю в вашей газете всё, что касается этой темы. Вы этому уделяете много внимания, и это очень важно.

– Нас тоже радует, что рабочую группу Совета Федерации возглавляет человек, которому не чужды проблемы авиации. А почему в центре её внимания проблемы именно региональной авиации?

– Если посмотреть статистические данные, то они показывают рост основных количественных показателей в работе гражданской авиации в последние годы. Но это видимое благополучие сразу теряет ценность, как только заглянешь в структуру авиаперевозок. Работу на местных авиалиниях нельзя назвать даже стагнацией. Это непрерывное падение. Красноречивым свидетельством тому является сокращение числа аэропортов в стране с 1450 в советское время до 390 сейчас. И оно продолжается. Это означает, что каждый год часть населённых пунктов, особенно в отдалённых районах севера и востока, остаётся вне всякой транспортной доступности. Если к этому добавить появившиеся при переходе на цифровые технологии проблемы со связью, то впору ставить вопрос об угрозе утраты единства страны. Вот почему из числа всех проблем гражданской авиации надо отдельно выделить часть, касающуюся региональных авиаперевозок.

– Какими, по-вашему, могут быть шаги властных структур в этом направлении?

– Надо посмотреть в корень проблемы. Она носит экономический характер. Авиакомпания прекращают полёты на местных авиалиниях из-за малого пассажиропотока. Но мал он не потому, что у людей нет потребности летать. Она есть, и ещё какая! Учёба, бизнес, отпуск, болезнь, экстренные случаи с родственниками, оформить в райцентре пенсию, в конце концов... Но нет средств на покупку билета из-за его астрономической дороговизны для простых людей. Вот почему должен быть разработан комплекс мер по снижению стоимости перевозок до уровня платёжеспособного спроса населения.

– Как это сделать?

– Рабочая группа Совета Федерации предлагает действовать по трём направлениям.

Первое – снижение стоимости аэропортовых сборов в цене авиабилета. В этом плане очень хорошо себя зарекомендовал опыт создания на базе местных аэропортов федеральных казённых предприятий. Первое из них было создано ещё в середине 2000-х годов в Якутии по совместной инициативе тогдашнего министра транспорта России Игоря Левитина и правительства республики. Сейчас их несколько в разных регионах страны. Смета затрат этих предприятий утверждается федеральными органами государственной власти. Часть из них включа-

ется в стоимость авиаперевозок, а другая компенсируется из бюджета. Таким образом, в цене билета аэропортовые сборы существенно уменьшаются. По мнению рабочей группы, сеть подобных федеральных казённых предприятий должна быть создана во всех труднодоступных в транспортном отношении регионах страны.

Второе – субсидирование собственно авиаперевозок. Такая практика сейчас активно используется, но только на магистральных авиалиниях из крупных городов востока страны в Москву или южные курортные центры. Это хорошо. Но ведь в гораздо большей степени в субсидировании нуждаются местные авиаперевозки. Этот вопрос не может быть решён за счёт региональных бюджетов: всем известны и их перманентная дефицитность, и обременённость огромными кредиторскими задолженностями. Вопрос должен решаться на федеральном уровне.

Необходимо законодательно установить понятие социально значимых авиалиний, критерии отнесения к ним определённых маршрутов и порядок их субсидирования за счёт средств бюджетов всех уровней. Перечень таких линий должен утверждаться официально правительством России именно на основании установленных критериев, а не по «просьбам трудящихся» на прямых линиях с начальниками страны. В их число обязательно должны включаться местные авиалинии труднодоступных районов. Ведь мало того, что жители населённых пунктов этих районов не могут добраться до районных или региональных центров, они не могут воспользоваться и возможностью попасть на субсидируемые сейчас рейсы до Москвы или Сочи.

Вы можете сказать: но ведь это всё требует федеральных средств. Да, требует. Но ещё важнее наша земля и единство государства. Ни один населённый пункт на севере и востоке страны не должен исчезнуть с карты страны – это угроза национальной безопасности. Значит, каждый из них должен иметь связь и надёжное транспортное обеспечение.

Третье направление – это разработка и реализация специальных программ создания новых образцов аэродромного оборудования и летательных аппаратов. Особо обращаю внимание на системы аэронавигации и безопасности полётов. Они должны быть самыми современными, работающими в автоматическом режиме. Это ключ к сокращению затрат на содержание местных аэропортов и авиаплощадок.

Ну а создание собственно новой авиационной техники – это общая проблема и для региональной, и для магистральной авиации.

*– Но ведь действует же федеральная программа развития авиапрома и выпуска новой авиатехники, рассчитанная до 2025 года?*

– Нужна вся линейка самолётов: для местных авиалиний – до 9 мест (на замену Ан-2), до 19 мест (на замену Л-410), до 49 мест (на замену Ан-24); для межрегиональных – до 79 мест (на замену Ту-134), до 139 мест (на замену Ту-154); для дальних магистралей (на замену Ил-62). Здесь применена советская классификация, хотя понятно, что эти самолёты уже не выпускают и вместо них летает всякая иностранщина, с бору по сосенке. Нам нужны все типы самолётов, а программа предусматривает только два из них, причём оба межрегиональные: «Суперджет» и МС-21. Конечно, хорошо хоть это. Но ведь есть и другая сторона дела: для наших внутренних острейших потребностей, первоочередные ли эти самолёты? Нет. Самый нужный сейчас – типа Ан-24, способный совершать посадку на грунтовые и ледовые аэродромы, надёжный и неприхотливый, незаменимый в регионах. В Союзе их было выпущено почти 4 тысячи штук. Это о чём-то говорит? Или взять Ан-2. Простой самолёт, проектирование ему замены – курсовая работа для студентов, а выпуск – ширпотреб для авиапрома. Почему же выпуска такого типа самолётов нет в программе, а рекомендуется закупать иностранную рухлядь?

*– Я помню, как принималась эта программа. Тогда президентом страны был Медведев. Он открыл книгу с этой программой, перелистал две странички и спросил у присутствующих:*



*«У кого-то есть вопросы по программе?» Там все были. И Мантуров, и Христенко, и Рогозин. Но вопросов не последовало. Хотя в этой программе не было ни Ил-114, ни уже готового Ту-334. Там не было программы ре-моторизации авиационного парка, тогда как это делается сейчас во всём мире. Когда на старые самолёты ставятся новая авионика и новые двигатели, и они ещё 100 лет будут летать, потому что сломать самолёт невозможно. Эта программа до сих пор действует? У «Суперджета» гондола двигателя находится в 40 см от земли. Он не может работать на внутрирегиональных авиaperевозках, он может садиться только на полосы высшего качества как в Европе, но не как на Таймыре или Кунашире. Вы руководствуетесь этой безграмотной программой?»*

– Мы настаиваем, что должна быть принята новая. Но в то же время я должен сказать, что действующая программа принята в таком куцем и малополезном виде неслучайно. Это следствие отсутствия в стране системы стратегического целеполагания и планирования. Ни одна отрасль не может сама себе формулировать цели, они должны вытекать из общегосударственных задач и народнохозяйственных потребностей.

У нас же в примере с «Суперджетом» авиапром выступил в классической роли «вещи в себе». Вспомните, исходя из чего принималось решение по этому самолёту. Об этом в СМИ рассказывал бывший главный начальник Объединённой авиастроительной корпорации Погосян. Он исходил из двух факторов: параметры своих производственных возможностей и незанятая рыночная ниша. Скажем, линейка самолётов большой дальности занята «эйрбасами» и «боингами». На «малой дальности» – бразильские и канадские самолёты. А вот средняя ниша в мире почти не занята. Вместо того чтобы идти в конкурентную борьбу, мы спокойно занимаем пустующую нишу.

*– Неплохая ниша, если только на разработки потрачено 8 миллиардов долларов.*

– Погосян со своим детищем сразу был ориентирован на международный рынок. А нужен ли этот самолёт внутри России? Он рассчитан на межрегиональные перевозки, которые у нас меньше всего востребованы. С точки зрения развития авиации и задач по организации перевозок в стране это наименее востребованный самолёт, а для корпорации ОАК он самый удобный. Интересы народного хозяйства страны с интересами ОАК разошлись. Но был выбран именно этот самолёт.

## Новое сердце старых машин

– На Западе нашли решение. У них старые самолёты летают, но с новой начинкой – двигатели, авионика. У Ту-154 три двигательные установки, он по надёжности и силовым свойствам – единственный в мире. Он развивает скорость больше 900 км/ч, ни один «пассажир» так не может, кроме пресловутых «конкордов». При этом стоят цеха на Казанском авиационном заводе, где их делали. Ну не нравятся старые двигатели – купите американские. Пусть временное, но решение вопроса. «Боинг-747» летает уже почти 60 лет. И ещё столько пролетает. Делать самолёты с нуля – безумно дорого. Почему мы отказываемся от этой великолепной машины?

– В своё время, когда я работал в «АЛРОСЕ», у нас было два Ан-38 Чкаловского завода в Новосибирске. Но на них стояли американские двигатели, причём не серийные. Это была проблема! У нас в год один летал, другой стоял, потому что каждую гайку надо было в Америке заказывать и ждать. Даже масло требовалось заливать их, иначе гарантия слетала. Нет, это не выход.

– Есть решение президента, который сказал: «Всё. Нужно начинать производство Ил-114». Определён даже авиационный завод – «Сокол» в Нижнем Новгороде. Почему этого ещё до сих пор нет? 50 миллиардов рублей выделяется на возобновление Ил-96 гражданской версии, который нам нужен позарез. Это почему не реализуется? Как можно говорить, что у нас не на чем летать? Нужно 3-4 года, чтобы начать производство. Воронежский завод стоит. Завод «Авиастар» в Ульяновске занят только производством модернизированных Ил-76, хотя могут делать что угодно. В Казани удалось сохранить совершенно уникальный завод. Там до сих пор ремонтируют наши стратегические бомбардировщики. Мощности простаивают, а летать не на чем. Как такое возможно?

– Надо восстанавливать систему стратегического целеполагания и планирования на уровне и страны в целом, и отдельных отраслей.

Как это может выглядеть применительно к авиапрому? Для начала расскажу об одной из ситуаций на круглом столе в Совете Федерации. На вопрос об участии Минтранса России в формировании заказа на проектирование и строительство новых типов воздушных судов один из заместителей министра ответил, что предложения они подают, но их точка зрения решающего значения не имеет. А теперь вспомним пройденное.

Никто, наверное, не будет спорить, что в СССР была одна из лучших в мире система гражданской авиации. Это был хорошо отлаженный механизм, который без сбоев функционировал на всех этапах – от постановки задач до их воплощения. Тогда процессами рулили Министерство обороны и Министерство гражданской авиации. Они задавали цели. Для Ту-154 или Антонова давался заказ – нам для перевозок нужны будут такие-то типы самолётов, с такими-то примерно характеристиками, столько-то примерно штук, на такой-то расчётный период времени. Они задавали тон, они выступали в качестве заказчиков. У нас сейчас эта система нарушена.

Например, на заседании Государственной комиссии по Арктике перед министром транспорта России Соколовым был поставлен вопрос о том, что Минтранс должен сформировать консолидированный заказ Минпрому России на производство самолётов Ил-114 для регионов Крайнего Севера. На что он заявил категорически, что нет возможности это сделать, поскольку министерство – не юридическое лицо. Пришлось объяснять, что на самом деле требуется. А необходимо лишь только провести работу с авиакомпаниями, субъектами Федерации и заинтересованными федеральными министерствами по прогнозным расчётам: сколько и когда потребуется самолётов этого типа. На их основе сформировать общую прогнозную потребность для

авиапрома, чтобы можно было рассчитать стоимость производства, цену одного изделия, необходимые технологические мощности. А уже после согласования планов выпуска заключать трёхсторонние протоколы о намерениях, затем с участием лизинговых компаний – конкретные контракты между производителями и авиакомпаниями уже без министерства. В чём сложность и при чём здесь «юридическое лицо»? Просто утеряны культура, навыки и технологии прогнозирования и планирования. Это управленческая проблема для страны в целом.

## **Без плана и самолёт не полетит**

– *Давайте подумаем о недалёком будущем. В этом году выборы в Госдуму, через полтора года будем выбирать президента. Наверняка сменится правительство. Сейчас они переживают: кто усидит, кого выгонят. Поэтому давайте подумаем: что должен сделать президент, старый или новый, чтобы положение изменилось?*

– Настоятельно необходимо восстанавливать систему стратегического планирования и целеполагания. Возможно, должны быть органы наподобие Госплана. Отраслевые министерства тоже в пределах своей компетенции должны выполнять эту важнейшую функцию. В нынешнем виде, когда левая рука не знает, что делает правая, – ничего не заработает. Это всё не новость. Помните, в 1950-е годы Япония заваливала весь мир своим текстилем. Но потом умные японские головы посчитали и решили – закрываем тему. Вывели всё текстильное производство в материковую Азию. А у себя стали развивать металлургию и достигли огромных успехов. И некоторые металлургические заводы им, кстати, строил под ключ Советский Союз. Так что капитализм и плановая экономика вполне сочетаются.

– *Дальневосточные «тигры» это отлично доказали.*

– Совершенно верно. Что происходило например, в Южной Корее. До 1960-х годов там была образцовая демократия. Выборы, президенты, партии и полная нищета. И наконец, Чон Ду Хван захватил власть, организовал полуплановую систему хозяйства, позаимствовав её у Японии и немного у СССР. Так и родился корейский «тигр».

Даже в Америке есть система государственного заказа и планирования. И она чрезвычайно развита. Только спрятана в недрах Пентагона и Госдепа. Они сейчас за государственный счёт разрабатывают новые типы самолётов, двигателей. Вот эту систему необходимо восстанавливать. Систему целеполагания. Чтобы не сам себе авиапром цели ставил, а учитывал потребности страны, народного хозяйства, потребности жителей. Потому что иначе мы в один прекрасный момент вообще останемся без авиации. Это будет катастрофа. В европейской части ещё как-то можно за счёт железных дорог и автотранспорта жить, но всё, что за Уралом, можно будет смело вычёркивать из списка страны.

*«Аргументы Недели», № 28 (519) от 21 июля 2016 г.*

## Народ – созидатель

### Двигатель истории – человек

*Когда речь заходит о запуске «реактора общественной жизни», волей-неволей возникает вопрос: а существуют ли в стране общегосударственные цели и стратегия их достижения, ради которых запускается этот реактор? Для чего мы хотим разбудить общественную жизнь, включить идеи и инициативы каждого в поток общенационального развития?*

Ответ на это будет: нет, не существуют. Кто-то возразит, что ведь есть же официально утверждённая Стратегия социально-экономического развития России до 2020 года. В том-то и дело, что, формально действующая, она не является общепризнанным документом целеполагания. Никто её не обсуждал, никто о ней не знает, думаю, что и сами правительственные разработчики давно забыли о её существовании. Иначе не появились бы рядом с общей стратегией отраслевые и региональные, не вытекающие из неё и не соподчинённые ей. Об этом говорят хотя бы несоответствия сроков их действия. Одна до 2020 года, другая до 2025, третья до 2030. Целостность разбивается на отдельные несвязанные между собой куски, значит, в реальности её не существует.

А может быть, в современном быстро меняющемся мире, где события носят вероятностный, а не детерминированный характер, и невозможно формулировать долговременные цели, задачи и пути их достижения? Нет, это не так. За внешним хаосом случайностей стоят закономерности поступательного развития производительных сил, уже видны контуры новой технологической основы мирового хозяйства в первой половине XXI века. А значит, становится понятно, какое место в мировом разделении труда мы должны занять, чтобы быть в числе лидеров, а не третьеразрядных стран. Различимы наши достоинства и недостатки, союзники и конкуренты, ресурсы, за которые развернётся борьба на мировой арене. Новое качество производительных сил неминуемо потребует нового экономического порядка в мире. Глобализация продолжится, но в качественно другой форме: от одномерной и однополярной к многомерной и многополярной. Суть и направленность происходящих в мире и стране событий хорошо и полно описана в трудах российских экономистов, геополитиков, идеологов – таких, как С. Глазьев, Л. Ивашов, А. Проханов и многие другие. Всего этого достаточно, чтобы сформировать реалистично наши цели, задачи на долгосрочный период и на мировой арене, и во внутренней жизни.

Не претендуя на полноту, можно их сформулировать так: первое – ускоренное развитие нового технологического уклада в экономике, основанного на нано- и биотехнологиях, новой элементной базе в микроэлектронике; второе – формирование новой системы производственных отношений внутри страны и в области наших мирохозяйственных связей, обеспечивающей накопление капиталов и справедливое распределение доходов, соответствующей новому технологическому укладу и стимулирующей его развитие; третье – укрепление обороноспособности страны и формирование вокруг себя геополитического пояса безопасности и союзников; четвёртое – всемерное стимулирование роста численности нашего населения с более рациональной системой его расселения по макрорегионам страны. Это самые общие наброски для формирования общенациональной стратегии, вокруг которой должен кипеть «общественный реактор».

А кто будет разрабатывать эту стратегию? Кто субъект? Можем ли мы ожидать от руководства страны выработки такой стратегии, которая повела бы за собой весь народ? Не суще-

ствуется ни одной однозначной исторической фигуры – у каждого есть плюсы и минусы. И размышляя над тем, почему нынешнее руководство действует так или иначе, мы должны понимать, что каждый человек противоречив, в том числе политический лидер. В одном направлении он мыслит так, помыслы его соответствуют национальным интересам страны, а в другом он мыслит иначе. Когда мы говорим, что у нас есть хороший царь и плохие бояре, которые его окружили и ведут неправильную социально-экономическую политику, надо задуматься: а может быть, нынешняя социально-экономическая политика – это и есть квинтэссенция взглядов главного руководителя? Может, он думает, что всё делается правильно, что надо только победить инфляцию, этого дракона, вот так – путём нищеты и деградации, а потом, неизвестно откуда, сами по себе возникнут инвестиции, начнётся расцвет. Но жизнь сложнее.

И очень важный практический вопрос: как корректировать позицию любого лидера? В 1993 году приняли Конституцию, которая установила почти феодальный режим в стране. Что хочет царь, то и делает. Во времена князя Владимира дружина занималась полезным делом: она защищала родину. Но она была задействована в основном в определённые времена года, когда распутица закончилась, а другая не началась. А дружину надо содержать! Вот князь и говорил: идите на кормление. Примерно так и сейчас: страна на кормлении у дружины. Тебе эту отрасль, тебе этот регион, тебе это предприятие, тебе этот госзаказ. Какие тут цели и идеи? Всю элиту всё устраивает. Ей нужна стабильность. И царю тоже.

Как же противодействовать этому? Надо возвращаться к основам государственного строя и менять Конституцию. Надо ставить исполнительную власть под серьёзный контроль со стороны парламента. Например, в назначении руководителей правительства – не одного председателя, а всех зампредов и ключевых министров. Должна быть их периодическая отчётность перед парламентом. Тогда и парламент изменится: парламентарии будут понимать и меру своей ответственности, и меру своих возможностей. Надо менять систему государственной власти на уровне субъектов федерации, ликвидировать все федеральные структуры, слить их с региональными, поставить их под совместное управление. Надо менять полностью систему органов местного самоуправления, упростить её по советскому образцу. Страна уже не в состоянии такую ораву чиновников содержать.

Надо ставить под контроль общества и судебную систему. До тех пор мы не победим коррупцию, пока судьи будут никому не подотчётны. Их надо ставить под контроль, как это было при советской власти, когда районный судья через 5 лет отчитывался перед райсоветом, судья краевой через 5 лет перед краевым советом. И неизвестно было, утвердят они его вновь или нет.

Нужна система реформирования политической части нашей жизни. Тогда можно изменить социально-экономическую ситуацию в стране.

Ещё очень важный вопрос: народ должен быть включён во все созидательные процессы. Например, когда объявили, что во Владивостоке будет проходить саммит АТЭС, в городе был подъём, все радовались. Через некоторое время один крупный федеральный чиновник на совещании на острове Русский говорит: “Приморцы – странный народ. Мы им мосты строим, электростанции, дороги, гостиницы новые, а они только нам палки в колёса ставят. Какой неблагодарный народ!” Ему в ответ: “Это потому, что вы им строите, а не они сами. Приморцы думали, что их привлекут ко всему, что они там будут работать, что не бог знает кто начнёт строить дороги и мосты при помощи таджиков, а арматуру будут поставлять с Магнитки, а не из Германии. Они сами! Но их отодвинули, и теперь зачем вы им тут нужны, только мешаете жить: долбите, мусорите, дороги перекрываете”. И то же самое в Крыму. Людей не включили в процессы. Они в стороне – не работают на гигантских стройках, не участвуют в преобразованиях. Поэтому, если мы разрабатываем стратегию, значит, мы должны искать механизмы включения людей для её реализации. Люди сами должны запускать реактор.

*«Завтра», № 20 (1224), май 2017 г.*

## **Арктика как локомотив развития России: проблемы и перспективы**

В настоящее время в международных отношениях сложилась практика, когда под Арктикой понимаются все те земли, острова, моря и покрытые льдом пространства, которые расположены севернее широты Северного полярного круга. Такие территории имеют восемь стран: Россия, США, Канада, Дания, Исландия, Норвегия, Швеция и Финляндия. Именно на них распространяется понятие «арктические государства», они и учредили в 1996 году Арктический Совет, в рамках которого обсуждаются и решаются представляющие общий интерес вопросы взаимодействия в Арктике в областях экологии, безопасности в морском и воздушном пространствах, положения коренных малочисленных народов. Особую роль играют двусторонние и многосторонние отношения между теми пятью из восьми арктических государств, которые имеют непосредственно береговую линию в Северном Ледовитом океане и так называемые «полярные владения» – секторы пространств, простирающихся между меридианами, идущими от крайних северо-восточных и северо-западных точек их суверенных границ до Северного полюса. В 2008 году эти государства приняли Илулиссатскую декларацию, подтверждающую исторически сложившееся правовое положение Арктического региона и отмечающую, что нет необходимости в разработке нового всеобъемлющего международно-правового режима для управления пространствами Северного Ледовитого океана.

Что такое Арктическая зона Российской Федерации с пространственной точки зрения, в нашей стране уже десятки лет ведутся теоретические дискуссии между учёными и специалистами разных профилей. Для практических целей она определена Указом Президента России как включающая полярные владения Российской Федерации и территории выходящих на моря Северного Ледовитого океана муниципальных районов восьми субъектов Федерации от Мурманской области до Чукотки.

Именно для очерченной таким образом Арктической зоны Российской Федерации Президентом и Правительством приняты важнейшие документы стратегического характера: «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (2008 г.), «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013 г.), Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (2014 г.). Вытекающие один из другого, они чётко обозначают национальные интересы страны, устанавливают цели и приоритеты государственной политики в Арктике, определяют механизмы их достижения. Для общей координации всех участников выполнения поставленных задач создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики.

Пожалуй, ни один макрорегион страны на сегодня не имеет такой развитой системы целеполагания и планирования, не пользуется таким вниманием в решении проблемных вопросов со стороны государства, как Арктическая зона. Тому есть несколько причин.

Важнейшая из них – военно-политическая. Обострение наших отношений с Соединёнными Штатами Америки, повышение степени агрессивности со стороны блока НАТО в целом и отдельных его членов по отношению к России заставляет вспомнить, что именно с направления через Северный полюс мы можем ожидать наиболее вероятного ракетно-ядерного удара наиболее вероятного противника. Об этом известно давно. Ещё в годы холодной войны, как со стороны Соединённых Штатов, так и со стороны Советского Союза в Арктике были выстроены системы и для нанесения по противнику неприемлемого для него удара, и противоракетной и противовоздушной защиты. Нынешняя ситуация требует не только восстановления разру-



шенных в 1990-е годы оборонительных систем, но их совершенствования. Ведь можно сколько угодно спорить о природе и обратимости глобального потепления, но факт, что реально здесь и сейчас оно есть и несёт для нас новые угрозы. Они обусловлены снижением возможности скрытных действий наших подводных лодок стратегического назначения в условиях уменьшения площади постоянных ледовых покровов в Северном Ледовитом океане. Но особенно опасны появляющиеся для вероятного противника новые возможности для ввода в открытые ото льда северные моря ударных группировок своего надводного флота, в котором он имеет подавляющее превосходство над любой страной мира, для действий в рамках принятой им в 2004 году крайне агрессивной и безответственной концепции «быстрого глобального удара». Таким образом, военно-политический фактор становится одной из мощных побудительных причин нашей активизации в Арктической зоне, а конкретные действия по укреплению северного оборонного рубежа являются не «милитаризацией Арктики», но своевременным ответом вызовам времени.

Другим важным внешним фактором становится повышенное внимание, которое в последние годы уделяется всем ранее малоосвоенным районам планеты со стороны таких, казалось бы, от них далёких традиционных центров мировой экономической силы, как Евросоюз, или новых быстроразвивающихся – КНР, других стран Юго-Восточной Азии. Они склонны рассматривать Арктику и Антарктику, как «ничейные» зоны, которые в условиях глобального потепления и развития новых технологий становятся привлекательными с точки зрения организации новых транспортных магистралей и потенциального богатства природных ресурсов. В самом деле, на шельфе Арктической зоны сосредоточены значимые в планетарном масштабе запасы твёрдых полезных ископаемых, в том числе, таких крайне востребованных на современном этапе научно-технического прогресса, как благородные и редкоземельные металлы. Считается также, что в Арктике сосредоточено порядка четверти мировых потенциальных запасов углеводородного сырья. Общеизвестно и богатство северных морей биологическими ресурсами. С точки зрения морских коммуникаций значительно сокращаются расстояния и скорость доставки грузов при движении судов из Европы в Азию через наш Северный морской путь по сравнению с действующим маршрутом через Суэцкий канал или через Северо-Западный проход у берегов Канады, чем через Панамский канал.

Учитывая эти обстоятельства обострилась борьба за контроль над Арктикой. Пока она ведётся на дипломатическом уровне. Здесь с правовой точки зрения может быть два варианта развития событий. Первый предполагает, что вся Арктика принадлежит пяти государствам, имеющим побережье Северного Ледовитого океана и её территориальное размежевание является делом пяти стран: России, США, Канады, Норвегии и Дании. На самом деле для этого существуют правовые основания в виде целого массива двух и многосторонних соглашений и договоров, включая упомянутую Илулиссатскую декларацию. По второму варианту на Арктическую зону распространяются универсальные правовые документы, главным из которых является Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Тогда прибрежным арктическим государствам принадлежат только 200-мильные экономические зоны, а в центре Северного Ледовитого океана образуется международная акватория, сейчас покрытая льдами, и остаётся открытым вопрос о принадлежности шельфа этой «ничейной» акватории.

Какой нам избрать путь? Фактически Россия свой выбор уже сделала, подав в Комиссию ООН по границам континентального шельфа заявку, основанную на Конвенции ООН по морскому праву. Это решение Правительства вызвало резкую критику со стороны многих учёных, специалистов, общественных организаций. Они справедливо указывают, что Российская Федерация, сделав его, уже уступила Норвегии ранее контролируемые нашей страной 80 тысяч квадратных километров морской акватории в Баренцевом море, особо богатой биологическими ресурсами. А предстоит добровольно уступить значительную часть полярных владений России в районе Северного полюса. Самое главное, что там может быть потерян и шельф. Да, нашей

страной подготовлены материалы, обосновывающие его принадлежность России, но вопрос этот оспаривается Данией и Канадой, особую точку зрения имеют и Соединённые Штаты Америки. Поэтому впереди нас ждут новые дипломатические сражения.

И оборонная, и дипломатические составляющие защиты наших интересов в Арктике требуют мощного подкрепления экономической активностью, нашего постоянного делового, не праздного присутствия в регионе. В этом направлении работа ведётся достаточно серьёзная.

Прежде всего надо отметить, что идёт планомерное продвижение в Арктику нефтегазового комплекса, как на сухопутную её часть, так и на шельф северных морей. Можно сказать, что именно Арктическая зона уже в ближайшем будущем станет главным добывающим углеводороды регионом страны. Развитие получает добыча угля и некоторых других твёрдых полезных ископаемых. Это создаёт предпосылки для качественно новой модели работы Северного морского пути. Скажем прямо: до сих пор он был по сути дела, внутренним каботажным путём с экспедиционной проводкой грузов в своём восточном секторе. В таком виде претензии на превращение Северного морского пути в важную межконтинентальную международную магистраль были ничем иным как фантазией. С созданием на Ямале и Гыданском полуострове новых центров добычи углеводородов и портов для их отгрузки ситуация меняется радикально. Формируемая ими грузовая база требует не караванного, а непрерывного движения судов через моря и льды. Путь должен представлять собой подвижное, но непрерывно существующее подобие Суэцкого или Панамского каналов. Управление таким путём сложнейшая, но достойная нашего времени научно-техническая задача. Её материальная основа – новые серии атомных ледоколов, танкеров и сухогрузов в арктическом исполнении уже создаются. На повестке дня – решение организационно-управленческих вопросов на основе новейших информационных технологий.

Достаточно ли для инфраструктурного обеспечения арктических задач одного Северного морского пути? Уже сегодня на этот вопрос можно дать отрицательный ответ хотя бы на примере развития Ямальского центра добычи углеводородов. В дополнение к морскому здесь настоятельно требуется усиление существующего железнодорожного транспорта в связи с чем активно прорабатывается вопрос создания его Северного широтного хода. А по большому счёту на повестку дня уже выходит необходимость сооружения трансарктической железнодорожной магистрали от Мурманска до Анадыря. На первый взгляд, кажется, что это вопрос для настоящего времени слишком масштабный и неактуальный. Нет, именно сейчас есть обоснованная потребность в создании линии Мурманск – Архангельск – Сыктывкар – Соликамск с выходом её в Микуни на Северную железную дорогу, продолжении последней Северным широтным ходом до Коротчаево и далее через Игарку на Норильск. А завтра станет актуальной необходимость дальнейшего движения на восток к запасам никеля, благородных и цветных металлов, редкоземельных элементов Таймыра, Якутии, Чукотки, нефти и газа морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского.

В развитии арктической инфраструктуры речь должна идти не только о народнохозяйственных задачах, нельзя забывать и оборонную составляющую. Мы должны помнить уроки прошлого: по крайней мере, две войны – Крымская и Японская 1904-1905 годов – Россией были проиграны логистически. Сейчас, конечно, времена другие, но сохранение единства страны требует связи её регионов общенациональными инфраструктурными магистралями.

В последние годы много говорится о необходимости опережающего развития отраслей шестого технологического уклада. Но очевидно, что этот процесс не получит нужной динамики без должного спроса на разработки и продукцию этих отраслей. В этом отношении масштабное освоение Арктики как раз и обеспечит расширяющиеся потребности в новых материалах с заранее заданными свойствами, новых средствах связи и управления, новых методах биологической рекреации. А это всё и есть продукция отраслей шестого технологического уклада: нано-, био- и цифровых технологий. Центрами развития этих отраслей, ориентирован-

ных на Арктику, должны стать наши традиционные уральские, сибирские и дальневосточные промышленные районы. Они составят тыловую часть арктической зоны, поддерживающую её людьми, идеями, технологиями, обменом продукцией.

Из сказанного, очевидно, что развитие Арктики требует продуманного комплексного проектного подхода, а масштабы задач таковы, что они должны решаться на общенациональном уровне. Удовлетворяет ли этим требованиям действующая редакция Государственной программы развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года? Нет. В ней предусмотрена только поддержка локальных опорных для Арктики зон в восьми субъектах Федерации и развитие Северного морского пути. Другие вопросы оставлены за скобками. По сути дела – это программа малых добрых дел. По нынешним временам пока и это хорошо. Но надо иметь в виду, что главные вызовы ещё впереди и развитие российской Арктики должно стать нашим приоритетным общегосударственным проектом.

*«Завтра», № 41 (1245), октябрь 2017г.*

## Человек севера<sup>1</sup>

### В гостях у «Завтра» сенатор Вячеслав Штыров

**«ЗАВТРА».** Вячеслав Анатольевич, те, кто хорошо вас знают, за глаза уважительно называют «человеком Севера». Как Север, Арктика вошли в вашу жизнь?

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Нужно начать с того, что я родился в Якутии, на самом Крайнем Севере, в 1953 году. Мой отец – военный моряк, окончил Тихоокеанское высшее военно-морское училище во Владивостоке и был направлен служить на Камчатку. А мама окончила институт на год позже отца. Казалось бы, по всем законам, как жена военнослужащего, она должна была поехать за ним. Но ничего подобного! Её распределили в Магадан, в знаменитый «Дальстрой» НКВД, уникальную организацию, которая, находясь в Магадане, контролировала не только Магаданскую область, но и Чукотку, частично Хабаровский край, север Камчатки, половину Якутии. Формально эта половина подчинялась Совету министров Якутской АССР, а фактически была в полном распоряжении «Дальстроя». Из Магадана, где находилось Главное геологическое управление, маму отправили в Якутию, на Дыбинский участок – почти 1000 километров от Магадана. Там геологи занимались поиском цветных металлов. Нашли месторождение, которое уже сейчас начинает эксплуатироваться. Вот там я и родился. А потом отец за нами прилетел с Камчатки в Магадан, а дальше на попутных машинах десять суток добирался до Хандыги, чтобы нас забрать. У него есть повесть «Путешествие в страну Колыма», как раз про эту поездку. Так что Якутия – моя родина в самом прямом смысле слова. А вообще, я – коренной дальневосточник.

**«ЗАВТРА».** Что вкладываете в понятие коренной дальневосточник?

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Мои предки по материнской линии перебрались сюда ещё до столыпинского переселения. Они были родом с Украины, из Полтавской губернии. Когда ещё только начиналось освоение Дальнего Востока, в сёлах европейской части страны из-за малоземелья бросали жребий, кому ехать на другой край земли. Вот моим предкам такой жребий и выпал! Уже мой прадед родился на Дальнем Востоке, и к середине прошлого века это уже был огромный род, расселившийся в Приморье. А отец у меня саратовский.

В 1944 году его, как безотцовщину, направили в военно-подготовительную школу в Горький. Там на казённых харчах он за полгода вырос сразу на двадцать сантиметров. А после Горького он был зачислен в Тихоокеанское высшее военно-морское училище во Владивостоке, там они с мамой, которая училась в институте, и познакомились.

**«ЗАВТРА».** Как вы снова оказались в Якутии?

**Вячеслав ШТЫРОВ.** В 1975 году я окончил во Владивостоке Дальневосточный политехнический институт по специальности инженер-строитель и сам попросился в Якутию. На распределении спросили: ты хорошо подумал? Я говорю: конечно, хорошо! Родители и друзья тоже отговаривали: ну, зачем тебе туда? Но вот тянуло меня на Север! Приехал по направлению в «Виллойгэстрой». Всё новое, незнакомое. Многие как Якутию представляют? Снежная равнина без конца и края. А на самом деле Якутия делится на две примерно равные в географическом отношении части. Запад Якутии – плоская низменность, а на востоке – молодые растущие горы, где расположены месторождения разных полезных ископаемых. Я попал на строитель-

---

<sup>1</sup> Опубликовано с сокращениями в газете «Завтра» №2 (1258), январь 2018 г.

ство объектов энергетики и алмазодобывающей промышленности. Там началась моя трудовая биография. Работал в посёлке Надёжный, как раз на самом Полярном круге. Здесь была Всесоюзная ударная комсомольская стройка – возводился самый крупный в мире алмазодобывающий Удачинский горно-обогатительный комбинат. Потом были другие стройки. Работал мастером, прорабом, начальником строительного участка, заместителем главного инженера, заместителем начальника по производству управления строительства «Гокстрой». А с должности первого заместителя начальника управления строительства «Вилуйгэсстрой» в 1986 году меня перевели в Якутский обком партии. Думал, немного там поработаю, наберусь опыта – и назад на производство, но меня направили в Академию общественных наук при ЦК КПСС. И оттуда, ещё не завершив учёбу, я был назначен министром строительства Якутии. Отпустили только на защиту диссертации. А тут как раз развал Советского Союза...

**«ЗАВТРА».** *Именно тогда началась ваша политическая карьера?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Да. Якутия, как один из лидеров региональных суверенитетов, перешла к президентской форме правления. Прошли выборы. Президентом Якутии был избран Михаил Ефимович Николаев. Я с ним баллотировался в качестве вице-президента. Ну, понятно, почему. Русский, относительно молодой, мне было 38 лет, из алмазодобывающего района. Кроме того, мы друг друга неплохо знали. Кроме вице-президентства я одновременно был назначен премьер-министром республики. Три года моего премьерства пришлось на гайдаровские времена. Это была непрерывная борьба с его так называемыми реформами. Нам сильно помогал республиканский статус. У нас был свой взгляд на жизнь, свои способы перехода к рынку, они значительно отличались от гайдаровских. И мы смогли пройти эти трудные годы без больших потрясений. В 1995 году я возглавил алмазную компанию «АЛРОСА», а в 2002-м был избран президентом Республики Саха (Якутия) и занимал этот пост до 2010 года.

**«ЗАВТРА».** *Как вам удалось сохранить социальную стабильность в Якутии? В своё время много говорилось об экономических реформах, которые позволили республике избежать провала в экономике, что это были за реформы?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** В республике была разработана собственная Концепция перехода к рынку. В целом ряде существенных моментов она отличалась от подходов федерального Кабинета министров, возглавляемого Е. Гайдаром. Принятые Правительством Якутии стратегические решения в экономической и социальной политике предусматривали сохранение государственного контроля над системообразующими предприятиями при проведении разгосударствления и приватизации; поэтапную, а не одномоментную либерализацию цен с непрерывным механизмом обеспечения соответствия уровней доходов и расходов населения; внедрение налоговых инструментов, учитывающих разные условия хозяйствования групп товаропроизводителей и ряд других элементов. Содержащая в себе восемь взаимосвязанных блоков, эта Концепция в экономической литературе того времени получила название «якутская модель перехода к рынку». Несмотря на критику за недостаточный радикализм и давление Правительства России, она была реализована по специальным планам в 1992-1994 годах. Это позволило Якутии относительно благополучно пройти переходной к рынку период, хотя без потерь не обошлось.

В советское время благосостояние Якутии базировалось на трёх китах: уголь, алмазы, золото. И энергетика, чтобы это всё обеспечивать. Когда началась «гайдарономика», угольная промышленность ещё как-то работала, потому что уголь всегда всем нужен, как хлеб. Особенно для электростанций Дальнего Востока. Хотя и расплачивались за этот хлеб спустя год после поставок. А вот золотодобывающую промышленность Гайдар уничтожил. Все крупные союзные объединения были расформированы, подведены под приватизацию и акционирование. И получилось, что у нас в стране вместо нескольких крупных объединений, типа «Се-

ровостокзолото» в Магадане или «Якутзолото», которые действительно были могучими предприятиями с десятками тысяч работающих, с комбинатами, с централизованными системами снабжения в рамках «северного завоза», образовалось сначала шестьсот мелких предприятий, а потом вообще несколько тысяч. В условиях Севера, где каждый гвоздь, каждую тонну продуктов или топлива нужно самостоятельно досрочно завозить по крайне сложной транспортной схеме, замораживая в ресурсах средства на полтора года вперёд, эти фирмёшки были обречены. А тут ещё и Правительство России, само не имея денег, начало манипулировать курсом доллара. Золото все обязаны были продавать государству, свободного рынка не было. Правительство покупало у старателей золото по якобы мировым ценам, за доллары. Но делало специальный курс перевода к рублю, причём с опозданием на полгода. Это когда инфляция была 240% в год! Золотари сдавали золото, а через полгода получали пшик! И началось массовое банкротство. Осталась у нас более-менее на плаву одна отрасль – алмазная. Вот на её развитие мы и сделали ставку. Нам сильно помогло, что к этому моменту отрасль была уже защищена целым рядом указов Президента России, которые оказались гайдаровцам не по зубам. К тому же отрасль уже давно работала в рыночных условиях, являясь крупнейшим партнёром знаменитой алмазной компании «Де Бирс». В Якутии добывалось тогда 98% российских и примерно 25% мировых алмазов. Якутские алмазы ценятся выше других. Ключевым было то, что мы смогли добиться согласия Ельцина, чтобы плата за месторождения и основные фонды алмазодобывающей промышленности перечислялась в республиканский бюджет. Это составляло в те годы до 70% его доходной части. Вот это стратегическое сырьё и стало основой нашей экономики.

**«ЗАВТРА».** *А что в алмазах стратегического?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Во-первых, алмазы – основа современной высокотехнологичной обработки прочных и особо прочных материалов. Без алмазных головок и кремальер невозможно добиться заданной чистоты обработки. Особенно это востребовано при работе с микродетальями и создании особо прочных микропроводов постоянного сечения.

Алмазная шлифовка давно стала стандартом полировки высокоточного производства. И поэтому алмазные порошки незаменимы при создании оптики высокой чистоты, сверхмощных телескопов, точных приборов.

Во-вторых, с использованием алмазов создана целая гамма режущих инструментов, широко применяемых в разных отраслях: от микрохирургии глаза до бурения сверхглубоких скважин, например, всемирно известной Кольской.

В-третьих, с помощью алмазных покрытий создаются особо износостойкие нелинейные элементы самых сложных технических устройств.

В-четвёртых, алмазы имеют свойство односторонней теплопроводности и поэтому из них производятся теплоотводы для электронной вычислительной техники большой мощности и некоторых систем автоматизированного управления.

В-пятых, алмаз – единственный материал, пропускающий инфракрасные лучи, при этом способен выдержать и низкую температуру, и вакуум космического пространства, и давления, в сотни раз превышающие обычное земное. Эти свойства обусловили их применение в космической технике, системах зондирования планет Солнечной системы.

Это только самые главные направления использования алмазов, конечно же, диапазон их применения в разных сферах деятельности человека гораздо шире. Именно поэтому американские эксперты считают, что если бы США прекратили импорт алмазов, то их стратегический потенциал уменьшился бы вдвое.

Понятно, насколько важны были алмазы и для развития народного хозяйства нашей страны, особенно, оборонных отраслей. А доступ к их покупке на мировом рынке для СССР был крайне затруднителен ввиду всевозможных ограничений, а то и прямых запретов со сто-

роны Запада, на поставки нам стратегического сырья. Поэтому сразу после Великой Отечественной войны в Советском Союзе, опираясь на теоретические разработки отечественной геологической науки, были развёрнуты поиски алмазных месторождений. Они увенчались успехом. Как и предсказывали учёные, алмазы были найдены на Сибирской платформе в Западной Якутии. На базе открытых алмазных месторождений – трубок и россыпей, в самые кратчайшие сроки была создана мощная алмазодобывающая промышленность, вторая тогда по объёмам добычи в мире после Южно-Африканской Республики.

Примерно, пятая часть добываемых в нашей стране алмазов имеет ювелирное качество. Поэтому алмазная отрасль быстро стала одним из важных источников поступления валюты в государственную казну СССР. На экспорт продавались как необработанные ювелирные алмазы, так и изготовленные на специально созданной сети гранильных и ювелирных заводов бриллианты и украшения с ними. Но хочу особо подчеркнуть, что это уже, можно сказать, вторичный эффект от алмазодобывающей промышленности. А главной целью её создания являлось удовлетворение потребностей высокотехнологичных отраслей промышленности страны, прежде всего, оборонной, в алмазном сырье. Эта задача была выполнена.

Надо сказать, что в настоящее время в мире налажено массовое производство искусственных алмазов. Но пока не удаётся создать синтетический камень, полностью повторявший бы одновременно все качества природного алмаза, они имеют только один – два из всех его свойств. Кроме того, себестоимость производства синтетики пока достаточно велика, чтобы вытеснить с рынка добываемое натуральное алмазное сырьё.

Поэтому алмазодобывающая промышленность по-прежнему остаётся значимой для экономики России и как поставщик сырья для научных, технических, технологических и производственных целей, и в качестве экспортно-ориентированной отрасли.

**«ЗАВТРА».** *Как создавалась алмазная промышленность нашей страны?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** В 1949 году в Якутии, на косе Соколиной реки Вилюй геологом Григорием Файнштейном был найден первый алмаз. Это подтвердило теоретические разработки советских учёных об алмазоносности Сибирской платформы. Но сразу встал вопрос: алмаз на косу принесён водными потоками с каких-то коренных месторождений, а как их найти? И хотя в те времена в стране не могло быть и не было специализированной алмазной геологии и никто никогда раньше не искал этот минерал, наши геологи в полевых условиях сумели разработать нужные методики, которые принесли результат. В 1954 году Лариса Попугаева открыла первое в стране коренное месторождение алмазов – трубку «Зарница». Через год отряд Юрия Хабардина нашёл уникальную по содержанию и качеству алмазов трубку «Мир», а Владимира Шукина – гигантскую трубку «Удачная» и богатую «Сытыканская». Через некоторое время были открыты и другие коренные и россыпные месторождения. Таким образом, в кратчайшие сроки советские геологи выполнили поставленную Правительством Союза ССР задачу, минерально-сырьевая база для алмазодобывающей промышленности была создана. А теперь представьте в каких условиях они работали: самый экстремальный на планете климат, дикая малопроезжимая тайга, на сотни километров вокруг никаких населённых пунктов, минимальная механизация, ненадёжная связь... Это были великие люди и блестящие специалисты.

Также быстро героическим трудом строителей и горняков под руководством легендарного Виктора Тихонова в совершенно необжитых местах была создана алмазодобывающая промышленность. Уже в 1957 году были получены первые алмазы с трубки «Мир». К середине 1960-х годов были построены горно-обогатительные комбинаты на трубках «Мир» и «Айхал» и наша страна стала вторым производителем природных алмазов в мире. А после ввода в эксплуатацию в 1976 году Удачинского комбината в следующее десятилетие в отдельные годы мы были мировым лидером по добыче. Устойчивая работа алмазодобывающей промышленности обеспечивалась надёжной инфраструктурой: специально построенными гидроэлектростан-

цией и газовыми промыслами, тысячекилометровыми линиями электропередач и дорогами, аэропортами и речным транспортом. Были созданы города алмазников Мирный, Удачный, Ленск, Айхал. Таким образом, в Якутии сформировалась новая для страны подотрасль народного хозяйства.

По действовавшему в советское время порядку все добываемые алмазы направлялись в Гохран СССР, а оттуда в плановом порядке отпускались промышленным и ювелирным предприятиям. Очень быстро запасы алмазов в государственном хранилище значительно превысили внутренние потребности страны, появилась возможность их экспорта. Встал вопрос: а как торговать алмазами на мировом рынке? К тому времени этот рынок был жёстко структурирован ТНК «Де Бирс». Южно-Африканская компания не только была крупнейшим на планете производителем алмазов, но и сумела консолидировать продажи продукции независимых производителей через свою Центральную сбытовую организацию (ЦСО). ЦСО ТНК «Де Бирс» обеспечивала баланс спроса и предложения на необработанные алмазы на мировом рынке, отправляя в запасы излишки во времена вялой конъюнктуры и, наоборот, добавляя их из запасов к текущему потоку продаж в периоды повышенного спроса. Такая одноканальная система устраивала всех алмазодобытчиков, поскольку гарантировала и сбыт их продукции, и стабильность цен на неё. Начиная с 1930-х годов и до 1990-х, необработанные алмазы были единственным в мире видом сырья, цены на которые никогда не падали, а росли выше уровня инфляции.

Взвесив все за и против, Совет Министров СССР принял решение продавать алмазы на мировом рынке через ТНК «Де Бирс». Оно было продиктовано двумя обстоятельствами. Во-первых, наша страна была настолько весомым производителем алмазного сырья, что прямой выход её на рынок мог привести к обвалу цен. А занять доминирующие позиции и подчинить других алмазодобытчиков возможности не было, поскольку мы производили только четверть всех алмазов с мире. Во-вторых, одноканальная схема организации рынка лишь на первый взгляд кажется простой. На самом деле в её рамках ТНК «Де Бирс» создал целую систему сортировки алмазов по образцам, насчитывающим несколько тысяч позиций; разработал преискурранты цен и методики их корректировок; выработал подходы и правила формирования продажных боксов сырья; отобрал круг постоянных клиентов; организовал по всему миру мониторинг за состоянием рынков изделий из алмазов; системно проводил мощнейшие и изошрённые рекламные кампании. Естественно, у нас ничего этого не было, всё только предстояло освоить. Кроме того, закупки сырья у независимых товаропроизводителей и содержание запасов, если мы бы захотели конкурировать с южноафриканцами, требовали несколько миллиардов долларов оборотных средств. Страна не могла себе позволить отвлекать такие средства от важнейших народнохозяйственных нужд. С учётом всего этого в 1959 году было заключено первое соглашение о продажах советских алмазов на экспорт через ТНК «Де Бирс». Затем эти соглашения перезаключались, как правило, на каждые три предстоящих года. Должен отметить, что, по мере освоения тонкостей рынка отечественными специалистами, последовательно от соглашения к соглашению усиливались наши позиции. Были созданы собственные образцы алмазов и преискурранты цен к ним; сортировка, а потом и продажа алмазного сырья стали производиться в Москве, а не в Лондоне; была внедрена система самостоятельных наших контрольных продаж для мониторинга цен. По инициативе Алексея Николаевича Косыгина в Советском Союзе была создана сеть гранильных заводов для производства бриллиантов. А это усиливало наши возможности переключать потоки алмазного сырья с внешнего рынка на внутренний. Сегодня ретроспективно можно сказать, что решение выйти на мировой рынок через ТНК «Де Бирс» было правильным. Оно позволило нам подготовить специалистов, овладеть всеми тонкостями алмазной торговли, создать и материальную базу для работы в случае любых трансформаций рынка.



**«ЗАВТРА».** *Когда в России были в разгаре рыночные реформы 1990-х годов, можно было часто услышать термин «алмазные войны». Что это за «войны» были такие?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** В ходе общей трансформации социально-экономического строя в нашей стране в 1992 году была создана акционерная алмазодобывающая компания «АЛРОСА». Надо сразу сказать, что компания создавалась не по общепринятым тогда лекалам приватизации, а по настоянию Республики Саха (Якутия) в индивидуальном, «штучном» порядке на основании специальных решений Президента и Правительства России. Во-первых, вокруг базовых горнодобывающих предприятий бывшего советского ПНО «Якуталмаз» были объединены десятки предприятий разных отраслей от научных исследований и геологии до сбытовых подразделений для работы на внутреннем и внешнем рынке. Таким образом, «АЛРОСА» изначально была создана как вертикально-интегрированная структура, объединяющая все основные и вспомогательные циклы производства алмазов. Это решение было прямо противоположным принятому в тот период в стране курсу на разукрепление производственных объединений и последующую раздельную приватизацию их частей. Во-вторых, исходя из того, что подотрасль относилась к разряду стратегических, месторождения и основные фонды предприятий алмазодобычи были сохранены в государственной собственности и переданы вновь создаваемой компании в аренду. При этом уставной капитал самой компании был сформирован за счёт денежных взносов её учредителей. Иными словами, имущество бывшего ПНО «Якуталмаз» и его смежников, вошедших в состав «АЛРОСЫ», не было приватизировано. В-третьих, с целью согласования интересов и общей заинтересованности в успешной работе компании её акции были распределены между правительствами России и Якутии, трудовым коллективом и администрациями районов зоны деятельности «АЛРОСЫ». Форма закрытого акционерного общества гарантировала контроль со стороны его участников за движением акций. Эти решения были абсолютно нестандартными и самым существенным образом отличались от принятых моделей приватизации.

Практика показала эффективность избранной модели создания «АЛРОСЫ», отнесённой Указом Президента России к числу стратегических предприятий. На российский и мировой рынок вышла построенная по лучшим мировым образцам, конкурентоспособная по международным меркам промышленная компания, в деятельности которой сочетались интересы государства и трудового коллектива, федерального центра и субъекта Федерации, промышленности и жителей муниципалитетов. Но в первые годы своего существования «АЛРОСА» подверглась сложнейшим испытаниям и многие трудности были связаны именно с её нестандартностью.

Оставаясь, по сути дела государственной, «АЛРОСА» стала объектом пристального внимания сформировавшихся в пореформенной России олигархических финансово-промышленных групп. При содействии коррумпированных чиновников они предпринимали попытки её полной и частичной приватизации разными способами: путём незаконного приобретения акций, включения в перечень предприятий для залоговых аукционов, преднамеренного банкротства.

Свой специфический круг интересов, направленных на установление контроля за движением потоков алмазов, сформировался и внутри алмазно-бриллиантового комплекса России. В ходе рыночных реформ в стране появились десятки оговорочных предприятий с участием иностранного капитала, привлечённых льготными ценовыми и ассортиментными условиями покупки сырья на внутрироссийском рынке, установленными федеральным Правительством. Пользуясь отсутствием у созданных ещё в советское время государственных гранильных предприятий оборотных средств, потерянных в условиях системного экономического кризиса в стране в начале 1990-х годов, они получили беспрепятственный доступ к запасам необработанных алмазов госфонда России и заняли доминирующие позиции в отечественном бриллиантовом бизнесе. Во многом усиление их позиций было и следствием организованной зареги-

стрированными у нас иностранными предприятиями системы контрабанды алмазного сырья с целью получения прибыли за счёт разницы в ценах на него на внутрироссийском и мировом рынках. Из-за интенсивной распродажи наших Государственных запасов впервые за пять десятилетий упали мировые цены на необработанные алмазы, а госфонд был практически истощён. Чтобы получить доступ к алмазному сырью из текущей добычи, иностранные хозяева гранильных предприятий через некоторых влиятельных чиновников и депутатов Госдумы России выдвинули идею расчленения «АЛРОСЫ» на добывающую и сбытовую части. На базе последней предлагалось создать новое федеральное предприятие, подконтрольное тем же чиновникам, которые уже растранижили почти весь госфонд.

Надо отметить и то, что к середине 1990-х годов в условиях перманентного экономического кризиса в стране и связанного к ним тотального дефицита бюджетов всех уровней возникли противоречия между федеральным центром и Якутией по поводу распределения доходов от алмазной промышленности. Это также создавало напряжённость вокруг деятельности «АЛРОСЫ»: проводились многочисленные ревизии и проверки, вовремя не принимались необходимые для работы компании важные решения.

А если сложить всё вместе, то можно сказать, что «АЛРОСА» оказалась в эпицентре многих интересов, устремлений и противоречий. Казалось бы разнонаправленные, на самом деле они сфокусировались на попытках установления контроля над компанией в интересах группировок частного капитала и поддерживающих их важных правительственных чиновников. Внешне академические споры о путях дальнейшего развития алмазно-бриллиантового комплекса страны быстро превратились в хорошо скоординированные атаки на «АЛРОСУ», в которых были задействованы серьёзные информационные, денежные и административные ресурсы. Целью было расчленив и приватизировать компанию, направить в нужное русло потоки её продукции и средства от продажи алмазов. На «АЛРОСУ» обрушились со всех сторон: началась её системная и целенаправленная дискредитация в средствах массовой информации; задерживались разрешения на заключение очередного торгового соглашения с ТНК «Де Бирс», квоты и лицензии на экспорт алмазов; проводились бесчисленные ревизии и комиссии, в том числе с участием силовых структур; перекрывались источники внешнего кредитования; распространялись слухи и обвинения в финансовой несостоятельности; устраивались публичные дискуссии по якобы имевшимся планам реорганизации компании. Естественно, «АЛРОСА» сражалась за своё место под солнцем, интересы государства и трудового коллектива, отвечала своим оппонентам той же монетой. Накал страстей достигал такой величины, что аналитики метко называли все эти события «алмазной войной». Многих поражало то, что, как отмечалось в ряде публикаций, против образцовой государственной компании зачастую вместе с разного рода интересантами выступали представители ряда правительственных структур, получалось, что государство борется с самим собой.

А между тем положение компании становилось всё сложнее и сложнее из-за нерешенности проблем экспорта и затоваривания почти половины текущей добычи алмазов, отсутствия собственных оборотных и источников заемных средств, бесконечной череды арестов счетов контролирующими органами, чрезмерного налогового бремени, когда «АЛРОСА» отчисляла около 70% своей выручки на налоги и платежи, став самым налогооблагаемым предприятием в мире. Собственно говоря, я и был-то направлен в компанию с должности вице-президента Якутии, по сути дела, в качестве антикризисного управляющего, когда она находилась в шаге от банкротства.

Несмотря на огромные финансовые потери, трудности в работе, когда «АЛРОСА» находилась на грани выживания, компании удалось выстоять в этой «алмазной войне». При поддержке конструктивной части депутатов Госдумы и Совета Федерации, их руководителей Геннадия Николаевича Селезнёва и Егора Семёновича Строева был принят подготовленный алмазниками с золотодобытчиками федеральный закон о драгоценных металлах и камнях.

Вышел специальный указ Президента России, которым упорядочивалась торговля алмазами на внутреннем и внешнем рынке, перекрывались каналы нелегального их вывоза из страны, дано разрешение «АЛРОСЕ» подписать торговое соглашение с ТНК «Де Бирс». Эти документы сняли все вопросы относительно структурной целостности компании, позволили наладить ритмичный сбыт продукции. Прошли серьёзные изменения внутри самой компании с точки зрения совершенствования её структуры и внутрифирменного хозяйственного механизма, расширения инструментария привлечения финансовых ресурсов, активизации работы с персоналом. Всё это позволило стабилизировать текущее финансово-экономическое положение и производственную деятельность «АЛРОСЫ».

Надо отметить, что к моменту создания компании в 1992 году начала складываться ситуация, когда возникла настоятельная необходимость возмещения выбывающих мощностей на давно отрабатываемых месторождениях. Если этого было не сделать, добыча алмазов резко упала бы со всеми вытекающими сложнейшими финансовыми последствиями и для алмазников, и для Республики Саха. В депрессию погрузились бы целые города и посёлки Западной Якутии. Поэтому при всей сумме самых неблагоприятных обстоятельств, внутренних и внешних проблем, когда казалось, что удел «АЛРОСЫ» – только тяжёлая борьба за своё существование, компания ни на минутку не прекращала строительство новых объектов алмазодобычи.

*«ЗАВТРА». Удалось ли в таких чрезвычайно сложных обстоятельствах заниматься ещё и сооружением капиталоемких объектов алмазодобычи? Ведь в лихие 1990-е годы в стране никаких новых производственных мощностей не вводилось...*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** В 1995-2001 годах в Западной Якутии построены и введены в эксплуатацию один из крупнейших в мире горно-обогатительный комбинат «Юбилейный»; самое северное на планете алмазодобывающее предприятие «Анабар»; первый с России подземный рудник по добыче алмазов «Интернациональный»; опытно-промышленный участок на месторождениях алмазов Накынского рудного поля; газопровод Мирный – Чернышевский – Айхал. Тогда же была проведена реконструкция карьеров и начато сооружение подземных рудников на месторождениях алмазов «Мир» и «Айхал»; положено начало строительству Нюрбинского горно-обогатительного комбината; завершена отработка трубки «Сытыканская» и начато освоение новых месторождений «Зарница», «Комсомольская», «Дачная»; развернулось строительство третьей Вилюйской ГЭС и проектирование подземного рудника «Удачный».

В Архангельской области было начато проектирование и строительство горно-обогатительного комбината на месторождении алмазов имени Ломоносова.

В Республике Ангола введён в эксплуатацию горно-обогатительный комбинат «Катока», начато строительство ГЭС на реке Шикапа.

Особое внимание в «АЛРОСЕ» уделялось геологоразведочному комплексу. Было проведено его техническое перевооружение, по нормативным условиям деятельности геологические экспедиции были приравнены к горным предприятиям. В 1994-2001 годах открыты новые богатейшие трубки «Ботубинская» и «Нюрбинская», выявлены перспективы Верхне-Мунского рудного поля, проведена доразведка глубоких горизонтов всех действующих месторождений «АЛРОСЫ», развёрнуты поисковые работы на новых площадях в Якутии и Архангельской области. По объёмам геологоразведочных работ, выполняемых собственными силами, компания вышла на первое место в Российской Федерации.

Во второй половине 1990-х годов таких масштабных инвестиций в основное производство и геологию, не осуществляла ни одна компания России. Их общий объём по «АЛРОСЕ» превышал суммарные объёмы капитальных вложений за счёт всех источников финансирования субъектов Федерации Дальнего Востока и Забайкалья вместе взятых.

Результатом стало не снижение на треть, как это прогнозировалось, а увеличение в полтора раза объёмов добычи алмазов к началу нового XXI века. А, самое главное, были созданы заделы для роста производства на десятилетия вперёд.

Всё это сделано трудовым коллективом «АЛРОСЫ» в невероятно сложных условиях разрухи 1990-х годов не только безо всякой внешней поддержки, но и при прямом противодействии коррумпированного чиновничества, обслуживавшего интересы иностранного и нарождавшегося российского капитала. Даже в периоды вынужденного полного отсутствия средств на счетах компании не только основная деятельность, но и стройки продолжались за счёт наращивания кредиторской задолженности, в том числе по заработной плате. Почти полугодовые задержки зарплаты, по сути дела, означали, что именно трудовой коллектив авансирует сооружение новых горно-обогатительных комбинатов и поиск новых месторождений. Надо отдать должное мужеству и стойкости алмазников, их вере в будущее. Я горжусь многотысячным коллективом «АЛРОСЫ» тех лет. Именно, благодаря таким людям, страна наша пережила один из самых мрачных периодов в своей истории. Можно с полным основанием сказать, что, опираясь на достижения предшественников, второе поколение алмазников создало своим самоотверженным трудом современную алмазодобывающую промышленность России.

*«ЗАВТРА». А что такое алмазная промышленность России сегодня? И что такое современный рынок алмазов?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** В точки зрения производственной, ничего нового в «АЛРОСЕ» нет. В последние десять лет завершены только начатые ранее проекты. В нынешнем году стартует добыча алмазов на намечавшемся к освоению несколько лет назад Верхне-Мунском алмазодобывающем поле. Можно сказать, что компания работает на ранее созданной на рубеже веков производственной базе. Но этого достаточно чтобы «АЛРОСА» вышла на первое место в мире по объёмам добычи алмазов, опередив в том числе ТНК «Де Бирс». Здесь сыграли свою роль два важных фактора. Во-первых, на пике добычных возможностей находятся построенные раньше горно-обогатительные комбинаты «Юбилейный» и «Нюрбинский» в Якутии, «Ломоносовский» в Архангельской области, «Катока» в Анголе. Во-вторых, закрыты из-за истощения запасов или проданы некоторые южноафриканские рудники ТНК «Де Бирс». Как бы то ни было, сам по себе факт лидерства российской компании очень позитивен. Это даёт большие возможности влияния на мировой алмазный рынок, на котором произошли радикальные перемены.

По требованиям североамериканского и вновь принятого европейского антимонопольного законодательства с середины 2000-х годов стало невозможным заключение картельных соглашений между производителями необработанных алмазов. Созданная ТНК «Де Бирс» одноканальная система продаж, о которой мы говорили выше, оказалась вне закона. В этих условиях крупные алмазодобывающие компании – «АЛРОСА», «Де Бирс», RTZ, ВНР – сформировали собственные пулы постоянных клиентов, расширили географию продаж, разработали свои торговые марки и начали самостоятельную торговлю, рынок стал олигопольным. Пока особых потрясений на нём нет, поскольку спрос всё-таки превышает предложение. «АЛРОСА» была вполне готова к такому радикальному повороту, поскольку ещё в середине 1990-х годов аналитики компании сделали вывод о неизбежной трансформации рынка. Поэтому каждое новое соглашение компании с ТНК «Де Бирс» предусматривало всё большие возможности торговли российскими алмазами вне одноканальной системы на свободном рынке. В рамках этих возможностей были созданы представительства и торговые площадки «АЛРОСЫ» в мировых алмазных центрах: Лондоне, Тель-Авиве, Антверпене, Гонконге, Нью-Йорке. Подготовке кадров для самостоятельной торговли, освоению тонкостей маркетинга, пониманию переходов между ценами на сырьё и готовую продукцию из алмазов способство-

вало и создание в компании в конце 1990-х годов собственного производства бриллиантов. Всё это пригодилось и сегодня. «АЛРОСА» занимает вполне убедительную позицию на рынке.

Произошли перемены и в организационно-правовой форме компании. В соответствии с новыми требованиями законодательства из закрытого акционерного общества (ЗАО) она преобразована в публичное открытое (ПАО). Пока сохраняется контроль государства над компанией за счёт совокупного пакета акций федерального Правительства и Якутии, но часть их продана на рынке. В компании появились частные акционеры.

Дальнейшая судьба «АЛРОСЫ» зависит от того, насколько энергично и своевременно будут решаться вопросы развития её минерально-сырьевой и производственной базы. Действующие месторождения закономерным образом исчерпываются, размеренной и спокойной жизни на прежнем багаже хватит только на ближайшие пять-семь лет, максимум – десять. Поэтому надо уже сегоднякратно увеличивать объёмы геологоразведочных работ на алмазы. В Якутии расчётный теоретический потенциал алмазности территории раскрыт только на половину, ещё остаются перспективы новых открытий и на Северо-Западе России. Необходима и разработка новых экономических технологий извлечения алмазов из бедных руд или транспортировки таких руд к местам обогащения. Тогда можно вовлечь в эксплуатацию множество уже открытых забалансовых месторождений, расположенных вблизи действующих горно-обогатительных комбинатов. Должна быть продолжена экспансия «АЛРОСЫ» в Африке, прежде всего, в Анголе, где очень серьёзен потенциал алмазности обширных районов. Приходит пора и вернуться к вопросу об отраслевой диверсификации производства компании. Речь идёт о заброшенном проекте освоения месторождений железных руд в Южной Якутии. Это такое же с технологической точки зрения горное и обогатительное производство, как добыча алмазов. Иной только рынок, но освоить его – дело недолгого времени. Есть потребности отечественной металлургии, в том числе на Дальнем Востоке, есть рынок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Отправляют же норвежцы железную руду в Китай аж по нашему Северному морскому пути.

Словом, для «АЛРОСЫ» пришло время, когда прибыли должны направляться по большей части не в карманы акционеров, а на развитие производства.

**«ЗАВТРА».** *4 августа 2017 года на подземном алмазном руднике «Мир» компании «АЛРОСА» в городе Мирный произошёл прорыв воды. Правда ли, что рудник фактически затоплен?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** К сожалению, да. Сегодня подземный рудник «Мир» выведен из строя действующих, там идут отдельные работы, связанные с его консервацией.

Схематично говоря, коренное месторождение алмазов – кимберлитовую трубку – можно представить в виде цилиндра, поднимающегося с глубины, примерно, сто пятьдесят километров.

Именно с такой глубины в результате геологических процессов особые горные породы – кимберлиты, забирая с собой алмазы, прорываются сквозь вышележащие слои земной коры из верхней мантии на дневную поверхность или близкую к ней. Содержание алмазов в кимберлитах разных месторождений разное: от очень богатого до нулевого. Если трубка содержит алмазы, то, как правило, они находятся во всём её объёме. Наши месторождения разведаны до глубины в полтора – два километра. Возможно, в будущем, когда появится экономическая целесообразность, они будут доразведаны до более глубоких горизонтов. Геологические исследования показали, что некоторые трубки в результате тектонических процессов сдвинуты на определённой глубине и кимберлитовые тела обрываются.

Отработка алмазных месторождений начинается, как правило, экономичным открытым способом. Глубина открытых разработок определяются из двух параметров. Первый – техническая возможность обеспечить устойчивость карьера и работу технологического транспорта и погрузочных машин. Второй – чисто экономический. Отработку открытым способом надо

остановить на такой глубине, чтобы оставшиеся ниже запасы кимберлитовой руды обеспечили рентабельность их добычи подземным способом. Если отработать карьер ниже этой отметки, то остаток руды может оказаться слишком мал, чтобы обеспечить прибыльность подземных работ. Тогда ценнейший минерал останется брошенным. Этого допускать нельзя.

Трубка «Мир» по содержанию в руде и качеству алмазов является одним из лучших месторождений на планете. Её отработка открытым способом началась в 1957 году, а завершилась в 2001 году. За это время карьер достиг предельно возможной глубины 530 метров от дневной поверхности. Сразу по завершении открытых горных работ началось строительство шахты для продолжения добычных работ до глубины 1240 метров.

При проектировании подземного рудника учитывалось, что по степени опасности он будет сверхкатегорийным. Это связано с тем что шахтные стволы и подземные выработки рассекают целый слоёный пирог разных горных пород: и подземные нефтегазовые коллекторы, и легкорастворимые соляные пласты, и толщи вечномёрзлых пород. Но самую большую опасность представляют подземные водоносные комплексы химически агрессивных высокоминерализованных вод. С одним из них – метегеро-ичерским – горняки столкнулись ещё при открытой отработке месторождения. Тогда были созданы мощнейшие системы водоотлива, позволившие доработать карьер до проектных отметок. Все эти обстоятельства учитывались в проекте. А для повышения степени защиты рудника от минерализованных вод были предусмотрены особые мероприятия: мощнейшая система водоотлива и из шахты, и из находящегося над ней карьера; над рудником на дне карьера была запроектирована специальная слоёная «пробка», предотвращавшая попадание в шахту вод; на верхних горизонтах оставлен для отработки через много лет в самый последний период жизни шахты 150-метровый целик из кимберлитовой руды для защиты нижележащих горизонтов. Всё это было выполнено в ходе строительства рудника.

Его эксплуатация сначала шла в нормальном заданном режиме. Затем началось упрощение проекта. Со ста пятидесяти до двадцати пяти метров уменьшили защитный целик кимберлитовой руды, ведь с верхних горизонтов алмазы легче и прибыльней добывать, чем опускаться вниз. В каких-то экспериментальных целях нарушили скважинами защитную пробку на дне карьера над рудником. К этому добавились чисто производственные упущения: вышли из строя насосы водоотлива, месяцами им не было замены. А вода накапливается в карьере и давит на рудник выше всяких норм и проектов, находит себе путь в естественных порах и сдвигах в горных породах, размывает соляные и оттаивает мёрзлые их слои, ручейками, а потом потоками попадает в шахту. Начинаются и учащаются сначала мелкие, потом всё более значимые обрушения в горных выработках. На них не обращают особого внимания: нужен план по добыче.

За неделю до затопления случается крупная авария, надо останавливать работы, но они продолжаются: нужны алмазы. Наконец, авария, полное затопление рудника, гибель людей. Сценарий, можно сказать классический – упрощённые подходы и решения, мелкие, казалось бы, недоработки и упущения накапливаются и накапливаются, наслаиваются друг на друга, а в финале – катастрофа.

Специальная комиссия по расследованию аварии в качестве её причины назвала исключительную сложность проектирования, строительства и эксплуатации такого сверхкатегорийного и уникального объекта в экстремальных природно-климатических и горно-геологических условиях, ошибки персонала. Наверное, это правильно. Но нельзя сбрасывать со счетов ещё одно обстоятельство. С середины 2000-х годов контрольный пакет акций в «АЛРОСЕ» перешёл федеральному Правительству. В компании наступили времена «эффективных менеджеров». Её Наблюдательный Совет, исполнительное руководство стали формироваться из людей весьма далёких от промышленности, в основном, финансистов и экономистов. Для них главными стали показатели роста прибыли, капитализации, дивидендов, контроль за сбытом про-

дукции, денежными потоками, закупками ресурсов и прочие «интересные вещи». Нужды и заботы производства, социальные проблемы коллектива ушли на задний план.

Впрочем, сейчас эта ситуация обыденная и стандартная для всей страны.

**«ЗАВТРА».** *Вы – из военной семьи. Ваш отец всю жизнь отдал флоту. Он офицер-подводник. Закончил службу контр-адмиралом. Чем для вас была армия, как вы её воспринимали?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Армия, а точнее, военно-морской флот, морские базы и городки – это моё детство и юность. Отец служил на Камчатке, в Баку, Лиенае, Кронштадте, Советской Гавани, во Владивостоке. Знаете, мы очень редко видели своих отцов: они вечно были то на службе, то месяцами в море. Причём в полной неизвестности для семей: где они? Лодка просто отходила от причала, погружалась и исчезала для всех, кроме штаба, единственного знавшего, где она, какие задачи выполняет. Но моральный авторитет отца был непререкаем! И не находясь рядом – он всё равно воспитывал. Наши отцы были для нас примером служения, выполнения долга, чести. Поэтому большинство моих друзей юности вышли в люди, многие пошли по стопам своих отцов, стали офицерами. А вот меня всегда тянул Север, мне хотелось создавать что-то новое. Потому и выбрал профессию строителя. Это была эпоха, о которой пели в песнях – освоения великих пространств, строительства новых городов.

**«ЗАВТРА».** *Отец рассказывал вам о своей службе, о походах, о море?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Отец был подводником, служил на лодках разных проектов, но большую часть морской службы это был 613-й. Восемь лет он был командиром подводного корабля этого проекта. «Дизельюха» 613-го проекта – рабочая лошадка холодной войны 1950-х – середины 1960-х. По тем временам это была совершенная лодка, которая строилась на основе опыта Великой Отечественной, в которой было внедрено всё лучшее, взятое у трофейных немецких лодок. Первоначально её задача была – охрана собственных вод, но по мере нарастания противостояния они всё дальше стали уходить от родных берегов. Диапазон действий тихоокеанцев был от Чукотского моря на севере до морей омывающих Индонезию на юге, своими стали и открытые воды Тихого и Индийского океанов. Во время Карибского кризиса лодка моего отца с ядерными торпедами на борту находилась в районе Токийского залива в ожидании приказа на боевые действия. Не сахар походы во всегда штормовые северные моря, но ещё сложнее было в субэкваториальных, где температура забортной воды превышала нередко 30 градусов по Цельсию, а в отсеках доходило до 55 при 90-процентной влажности. Настоящий ад! Это была героическая эпопея.

Эпоха противостояния на море – особая тема. Там шла не условная, а почти реальная война. Обе стороны охотились друг за другом. У тех же американцев был приказ: в случае появления в районе учений неопознанной подводной лодки – атаковать и вытеснить её боевыми глубинными бомбами. Американцы тогда вообще не церемонились. Отец часто вспоминал, как, ведя разведку в районе таких учений, наблюдал в перископ, как американский военный корабль раздавил японское рыболовное судно и пошёл дальше, даже не сбрасывая ход... А во время другого сложнейшего похода с особым заданием уже отцовская лодка, находясь на глубине, подверглась бомбометанию кораблей охранения американского авианосца. Получив повреждение лёгкого корпуса, она с трудом оторвалась от преследования и вернулась во Владивосток спустя трое суток от назначенного срока.

**«ЗАВТРА».** *Но это – дела минувших дней. Какие вызовы сегодня угрожают России и насколько наши северные регионы, Арктика могут быть втянуты в военное противостояние?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Недавно по заданию Министерства обороны группой аналитиков был проведён анализ угроз в Арктике. Общий вывод: непосредственной угрозы военного конфликта сегодня нет, но есть вполне конкретные противоречия с другими арктическими госу-

дарствами по вопросу морских полярных границ и шельфов. Пока эти споры рассматриваются через международные механизмы ООН. Мы подали туда свои заявки, комиссия по морскому шельфу должна рассмотреть их и вынести вердикт. Но процедура предусматривает, что рассмотрение любой заявки длится от семи до десяти лет, причём только после того, как все заинтересованные стороны, а это ещё Канада и Дания, также подадут свои заявки, а они пока этого не сделали. Значит, в запасе у нас ещё есть время. Но можем ли мы жить тихо и спокойно, заниматься своими мирными делами, считая, что на данный момент наша обороноспособность здесь достаточна? Это ошибка. Сужение темы арктической обороны до взаимных территориальных претензий с соседями – недальновидный подход. На самом деле, в глобальной стратегии арктическое направление – это основное угрожающее направление. Именно через Северный полюс все пятьдесят лет послевоенного противостояния были нацелены на нас удары американских баллистических и крылатых ракет, бомбардировочной авиации. И нужно понимать, что, где бы ни возник конфликт России и США – в Сирии, Европе или на Кубе, – основным удар по нам будет нанесён через Арктику. Вот почему мы должны восстановить обороноспособность нашего арктического направления.

**«ЗАВТРА».** *Знаменитый американский план «Большое копье» – удар бомбардировщиков через полюс?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** Да. Но американцы всегда хорошо понимали, что эта угроза обоюдная, и вместе с канадцами ещё в 1960-е годы создали от Аляски до Гренландии на протяжении трёх тысяч миль сплошную радиолокационную завесу. Именно на Севере, именно в Арктике, а вовсе не со стороны Нью-Йорка или Сан-Франциско. Потому что понимали, что это и наше главное направление удара. Ещё в начале 1950-х годов, когда наши бомбардировщики не могли без посадок долететь до США с наших континентальных аэродромов, для них сделали целую цепочку аэродромов подскока от Мурманска до Тикси, на арктических архипелагах в сторону полюса. Оттуда наши самолёты уже могли дотянуться до Америки. Прошли десятилетия, сменились поколения оружия, но направление главного удара не меняется и сегодня.

Кроме того, Арктика была и остаётся уникальным местом ведения разведки и наблюдения за вероятным противником, организации диверсий. Безлюдье, дикие непроходимые места. Ещё в годы Второй мировой войны немцы смогли развернуть базы подводных лодок в Карском море, на Новой Земле, даже на Земле Франца-Иосифа была обнаружена такая база. Там у немцев и аэродром был зимний, склады. Это только то, что было после войны обнаружено, но в немецких документах и в донесениях наших моряков и лётчиков упоминаются базы в районе губы Белушья, и мыса Желания на Новой Земле, на острове Подкова, а это уже Таймыр, рядом устье Енисея! С этих баз немцы минировали северные проливы, атаковали наши конвои судов, идущие по Севморпути. Военные помнят, как в 1963 году даже в районе Тикси весенним паводком на отмель залива Нёлова выбросило топливную бочку с немецким орлом и трафаретом «Кригсмарине». На осыпи этой бухты в те же годы в четырёх часах пешего хода от Тикси нашли останки моряка в форме немецкого военного флота. Там же поисковики нашли бляху от форменного ремня немецкого военного моряка. И это при тех, несопоставимых с нынешними, средствах навигации и авиационной поддержки.

**«ЗАВТРА».** *Но каким этот план является сегодня? Всё тот же удар через полюс? Не слишком ли устарела эта концепция?*

**Вячеслав ШТЫРОВ.** США приняли Доктрину быстрого глобального удара. Суть её в том, чтобы одновременно атаковать высокоточным ядерным оружием все наши основные стратегические объекты на всей глубине страны и этим ударом разоружить нас до того, как мы сможем ответить. Ослепить и нарушить управление. Для этого в распоряжении американцев сегодня есть около тридцати тысяч крылатых ракет разных модификаций. Но для осуществ-



ления такого плана американцы должны развернуть средства доставки этих ракет непосредственно у наших границ. Северные морские границы для этого просто идеальны, учитывая подавляющее превосходство американцев на море. Сегодня этим планам мешает арктический ледовый щит, который лишает наших “партнёров” возможности круглогодично приблизиться к нам. Но глобальное потепление может дать им возможность осуществить такую угрозу, как только ледовая обстановка в Арктике позволит оперировать здесь надводным кораблям класса эсминцев.

Поэтому у нас нет другого пути, кроме как накрыть эти вероятные зоны будущих угроз нашим оборонным куполом. Мы уже сегодня должны думать о создании, кроме Мурманска, второй и даже третьей базы нашего Северного флота на арктическом побережье, чтобы мы могли контролировать всю Арктику, а не только западный её угол. Именно под такую крупную базу ВМФ в 1940-е – 1950-е годы была начата постройка трансполярной железнодорожной трассы Лабытнанги – Дудинка. Многие думают, что строили её для Норильска. Нет. Её вели к устью Енисея, где и должна была быть построена эта база. Тогда не получилось. Но сегодня эти задачи жизнь снова ставит перед нами.

*Владислав ШУРЫГИН, «ЗАВТРА», № 2 (1258), январь, 2018 г.*

## **Битва за Арктику**

*Против кого мы собираемся сражаться в Арктике и зачем танкам «белый камуфляж»? Что ищут китайцы в Северном Ледовитом океане и чей на самом деле шельф? Обо всём этом главному редактору «Аргументов недели» Андрею УГЛАНОВУ рассказывает член Совета Федерации, председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Вячеслав ШТЫРОВ.*

## В центре внимания всего мира

*– Вячеслав Анатольевич, в Совете Федерации вы отвечаете за арктическое направление. Недавно в английской газете Times вышла статья о том, что Путин прорубает «новое окно» уже не в Европу, а в целый мир через Арктику. В тех краях наши «западные партнёры» заметили неприятно удивившую их активность России. За последнее время появилось 6 военных баз. На Параде 9 Мая впервые прошла тяжёлая бронетехника в «белом камуфляже», сооружаются новые взлётно-посадочные полосы. Говорят, что в ближайшние год-два появится до 30 новых аэродромов. В прошлом году в Арктике было построено 440 военных объектов. Зачем нам это окно и с кем воевать-то?*

– В последнее десятилетие отмечается буквально взрыв интереса к Арктике у многих стран мира. Раньше эта зона традиционно считалась сферой интересов восьми арктических государств, у которых хотя бы часть территории находится за Северным полярным кругом. В 1996 году они создали Арктический совет, в котором на уровне высоких должностных лиц министерств иностранных дел обсуждаются проблемы Арктики. В основном это вопросы экологии, взаимодействия в области спасения в воздухе и на воде, рациональное природопользование, положение коренных малочисленных народов.

Кроме того, существует так называемая «Арктическая пятёрка». Это государства, которые имеют непосредственно побережье Северного Ледовитого океана: Соединённые Штаты Америки, Канада, Дания (через Гренландию), Норвегия и Россия. В рамках их взаимодействия обсуждаются двусторонние и общие вопросы правового положения пространств Арктики.

Но сейчас ситуация изменилась кардинально. О своих интересах в Арктике заявляет Евросоюз в целом и отдельные в него входящие государства, расположенные, прямо скажем, далеко от северных широт. Заинтересованность проявляют страны Юго-Восточной Азии, особенно Китай. Причём их активность не декларативна, а носит практический характер: снаряжаются экспедиции, проводятся научные исследования. Ряд государств стали участниками Арктического совета в качестве наблюдателей.

*– В чём причина этого интереса?*

– Во-первых, это вопросы экономического характера – природные ресурсы, которые есть в Арктике. Во-вторых, возможность использовать арктические морские пути в качестве международных магистралей. Почему этот интерес именно сейчас приобрёл такое звучание? Да потому, что непосредственной причиной, толчком служит глобальное потепление. Арктика в последние годы постепенно освобождается ото льда. Необратим или цикличен этот процесс – это особый вопрос. Но даже если он продлится два-три десятилетия, этого достаточно при нынешней динамике технологического развития для интенсивного использования арктических ресурсов.

Но при всей важности экономики для России в Арктике я бы на главное место поставил вопрос обороны, военной безопасности.

## Арктический щит страны

– *Именно с этим связана такая активность наших силовых структур в Арктике?*

– Мы на самом деле занимаемся не милитаризацией Арктики. Мы лишь восстанавливаем те позиции, которые были у нас в советское время с точки зрения обороны. Если бы произошёл гипотетический глобальный конфликт с нашим наиболее вероятным противником – США, как бы развивались события? Откуда нам ожидать главного удара? Главный удар стратегическим ядерным оружием будет нанесён через Северный полюс, потому что это самое короткое расстояние между США и Россией. Поэтому в Арктике были созданы мощные оборонительные системы ещё в старые времена.

– *В Советском Союзе?*

– И в Советском Союзе, и в США. Например, в Соединённых Штатах первая сплошная радиолокационная завеса для дальнего обнаружения ракет и самолётов была создана именно в Арктике. Она состояла из 12 главных наземных пунктов и более чем сотни других объектов. Заметьте, не вокруг Лос-Анджелеса или Сан-Франциско, не вокруг Нью-Йорка, а именно там, на Севере.

Соответственно, у нас тоже были выстроены оборонительные системы. Вся зона Арктики находилась под контролем ПВО. Кроме того, вдоль побережья Арктики была создана цепочка аэродромов от Кольского полуострова до Чукотки. Вы помните знакомые нам всем с детства названия из песен – Диксон, Тикси, Хатанга, Певек... На самом деле это всё пункты двойного назначения, где базировались в том числе истребители-перехватчики и обслуживались стратегические бомбардировщики. После развала Советского Союза всё это было брошено и разрушено. Мы сейчас не наращиваем там мощности, дай нам бог восстановиться. Вот почему у нас такая большая военная активность.

Значение Арктики особенно возросло, когда в 2004 году Соединённые Штаты приняли свою авантюрную стратегию «мгновенного глобального удара». Она рассчитана в том числе на ударные возможности американского военно-морского флота. Они раньше планировали разместить несколько ударных флотских группировок в Норвежском, Северном, Баренцевом, Беринговом и Японском морях. Теперь, с глобальным потеплением, такие группировки могут появиться и в Карском, Восточно-Сибирском, Чукотском морях, в море Лаптевых.

Это требует наращивания наших ответных возможностей.

## Кладовая планеты

– *Давайте вернёмся к мирным вопросам. Что такого есть в этой ледяной пустыне, что все так рвутся сюда?*

– На самом деле на шельфе Арктики находится примерно 25% оставшихся на планете ресурсов углеводородов. У нас перспективные на нефть и газ площади расположены во всех морях Северного Ледовитого океана от Баренцева до Чукотского.

А Арктическое побережье России – это огромная территория, очень разнообразная с геологической точки зрения. Там и древние щиты выходят на поверхность, есть и относительно молодые складчатые области, и низменности. Соответственно, в недрах берега – никель, медные руды, апатиты, золото, платина, редкоземельные элементы, алмазы, урановые руды, те же углеводороды.

Фантастические запасы лежат там, где их ещё вчера невозможно было извлечь. Но технологии очень быстро совершенствуются. Например, в Африке добывают алмазы даже со дна моря. Мы в Советском Союзе в своё время делали эксперименты по добыче олова со дна Ледовитого океана, и в принципе получалось. Это было дорого, но доказано, что возможно. Сейчас, по мере удорожания всех ресурсов, интерес к любому из них возрастает во много раз.

– *Как это всё нам застолбить?*

– Сейчас разгорелась невидимая пока ещё широкой общественности борьба: кому же принадлежит Арктика? Вопрос непростой. Мы с детства помним пунктиры на школьных картах – границы полярных владений СССР, а потом России, идущие от наших границ с Норвегией и из Берингова пролива к Северному полюсу.

По факту такие же полярные владения имеют Соединённые Штаты Америки и Канада. Так сложилось исторически. Первые наши границы с Канадой проводились, когда она была доминионом Англии, а мы владели Аляской. Тогда этот «пунктирчик» и провели. Сейчас это линия разграничения владений США и Канады, поскольку Аляска, как известно, была продана американцам. Одновременно в момент продажи была зафиксирована линия раздела в Арктике владений США и России. Появился новый «пунктирчик». И так постепенно Арктика была разделена на секторы.

Но сейчас этот принцип подвергается сомнению. И неарктические страны – тот же Евросоюз, говорят: «К Арктике надо применять международную Конвенцию по морскому праву, подписанную в 1982 году». Но по ней нам принадлежат только 12 миль от берега. Это наши территориальные воды. Ещё 200 миль – это наша особая экономическая зона. А дальше уже открытое море, нейтральные воды. Тем, кто не входит в число Арктических государств, такой подход нравится гораздо больше, и понятно почему. Они говорят: «Это ничьё открытое море, любой может им пользоваться, а шельф и дно этого моря есть международное наследство. Достояние всего человечества».

Тогда нашей задачей становится доказать что хоть шельф этого «ничейного» морского пространства принадлежит России. Для этого надо представить доказательства, что подводные поднятия дна Ледовитого океана являются продолжением геологических структур материковой части нашей страны. Такие доказательства, по мнению наших геологов, есть. Сейчас организована огромнейшая работа по обоснованию того, что подводный хребет Ломоносова – это продолжение Сибирской платформы, что этот хребет составляет с ней одно целое. Просто ушёл под воду во времена геологических катаклизмов. Тогда мы будем иметь право по Морской конвенции шельф вдоль этого хребта считать своим.

## Гонка во льдах

– *Только мы ведём такую работу? А соседи?*

– Если бы только мы! Наши противники не дремлют. Например, датчане проводят точно такую же работу, как и мы, только они доказывают, что хребет Ломоносова – это продолжение гренландских геологических структур.

– *А почему нам тогда не доказать, что Гренландия является продолжением хребта Ломоносова, который, в свою очередь, является продолжением Сибири?*

– Великолепная идея.

– *И не послать ли нам эту Данию? Я сейчас палец на карту положу, и под ним будет 10 таких Даний.*

– Вы не забывайте, что Дания является членом НАТО и членом Евросоюза, а их пальцем не накроешь. Канада тоже выдвинула такие же претензии. Хребет Ломоносова ведь пересекает весь океан от нас и до них, а не только до Гренландии.

Ни канадцам, ни датчанам в нашем секторе Арктики (в границах полярных владений России) ничего нельзя отдавать.

Вопрос в системе доказательств. Сейчас идёт настоящая гонка в этом направлении, и они занимаются этим вопросом, и мы. Как минимум, три страны борются между собой. В омывающих берега Норвегии морях нет таких хребтов, поэтому она иначе работает.

– *Норвегия отхватила часть Баренцева моря благодаря нашим чиновникам во главе с Медведевым.*

– Крайне невыгодный нам и мало чем обоснованный договор с Норвегией был подписан в 2010 году Медведевым и Лавровым. Благодаря ему мы уже потеряли 88 тысяч квадратных миль морского пространства и ещё норвежцы ограничивают наши возможности рыболовства у берегов вокруг Шпицбергена. У рыбаков там очень сложное положение.

Как из этого выйти? Возможно, стоит присмотреться к опыту США. Что делают Соединённые Штаты со своим сектором? Они ничего не делают, ничего не доказывают. Они считают: «Это было наше, так и будет. А кто не согласен, пусть придёт и попробует отобрать». Они – единственная страна в мире, которая не подписала Морскую конвенцию.

Нам надо несколько сменить линию. На всякий случай работу по доказательству принадлежности России шельфа вокруг хребта Ломоносова следует продолжить, раз уже начали. Но одновременно начать работу по закреплению раздела Арктики по секторам, как это было в старые добрые времена. Это значит, что мы должны подтвердить, что и у датчан есть свой сектор, и у американцев, канадцев и норвежцев – свой у каждого. Конечно же, и у России. Как это было до истории с Морской конвенцией.

Есть 83-я статья той же самой конвенции, по ней спорные вопросы могут решать между собой страны, противолежащие в море и прилежащие. Все прибрежные к Северному Ледовитому океану арктические страны у нас либо противолежащие, либо прилежащие. Надо набраться терпения, сесть с ними, с пятью странами, и разделить Арктику так, как она была поделена раньше. Почва для компромисса есть, потому что у всех есть друг к другу претензии. У Канады есть трения с Соединёнными Штатами. У Дании – с Канадой и т.д. Нужно сесть и решить их. Ведь есть и общий интерес. И сообща сказать: «Всё! Ни Евросоюз, ни наши друзья из Юго-Восточной Азии без нашего разрешения здесь работать не могут».

В 2008 году эти пять стран уже сделали общее Илулиссатское заявление, что Арктика – это особая зона, для неё не надо никакого нового законодательства, достаточно двусторонних

и многосторонних договоров пяти морских арктических государств и действующего универсального права. Теперь эту линию надо продолжить, несмотря на все наши дипломатические и политические разногласия с соседями. Всё-таки общий интерес и язык всегда можно найти.

## Северная магистраль

– *Я хотел бы поговорить о роли ледокольного флота. Почему, например, в США, Канаде, заявляя о своих правах, не развивают его, как у нас? Там нет ресурсов или там нет ясных голов? В чём проблема?*

– Прежде чем начинать такие масштабные работы, для того чтобы они потом прахом не пошли, надо всё-таки им тоже обосновать свои притязания на шельф. Видимо, на данный момент у них нет такой уверенности, какая есть у нас. Кроме того в их секторах посложнее ледовая обстановка. Но главное – Россия самая северная страна на планете. Для нас Арктика уже повседневная жизнь, а для них скорее резерв на будущее.

– *Китайцы объявили, что они создают свой ледокольный флот. Уже даже ледокол построили – «Снежный дракон». И он проходил Северным морским путём.*

– Да. Китай этим живо интересуется. Они построили хороший ледокол. Он уже проходил и по нашему прибрежному Северному пути, и по новым околополярным возможным трассам, которые значительно короче, но которые тяжелее с точки зрения ледовой обстановки. И «Снежный дракон» себя хорошо показал. В Шанхае создан институт Арктики. Они очень активно ведут разного рода исследования в арктических морях по состоянию воды, атмосферы, льдов. Пусть они этим занимаются. Мы не можем никому запретить.

Другой вопрос, что любая их деятельность в российском секторе Арктики должна подчиняться нашим законам и правилам и проходить с нашего разрешения. Идёт ваш ледокол – запросите разрешение у Администрации Северморпути. Вам будут поставлены определённые условия. Всё должно быть под контролем.

На данный момент китайцев больше интересуют северные транспортные возможности. И в этом направлении в Арктике идут интенсивные процессы, которые они не могут не замечать. Тщательно также китайскими специалистами изучаются биоресурсы арктических морей.

В Арктике сейчас происходят и новые экономические события большого значения. Наша нефтегазовая промышленность выдвинулась с Крайнего Севера в Заполярье и продвигается всё больше и дальше. На Ямале создаются два порта – Сабетта и нефтяной Новый порт. С другой стороны Обской губы находится Гыданский полуостров. Там всё повторится через некоторое время в таких же масштабах. Эти гигантские проекты требуют всё возрастающих объёмов грузоперевозок по Северному морскому пути. Они раскрывают потенциал Северного пути.

Уже сегодня там существует грузовая база на 24 миллиона тонн вывоза нефти и сжиженного газа. Плюсом в районе Дудинки сейчас строится угольный комплекс. 10 миллионов тонн угля надо оттуда вывозить. А в самое лучшее советское время мы по Северному пути перевозили 6,5 миллионов тонн.

Вот для чего у нас в России строится новая серия ледоколов. Помните, мы когда-то начали с атомного ледокола «Ленин». Сейчас строится три гораздо более мощных ледокола – 60 мегаватт каждый: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Первый уже достраивается начинкой, второй – «Сибирь» – спущен в этом году на воду. Проектируется ещё три ледокола новой серии. Рабочее название серии – «Лидер». Эти монстры будут вовсе иметь 120 мегаватт мощности. Этот ледокол будет способен пробивать лёд толщиной до трёх метров и оставлять после себя полынью около 30 метров шириной.

– *Наверняка строятся на верфях Финляндии или Германии?*

– Нет. Ледоколы строятся у нас, в Питере. Я был там недавно на спуске «Сибири». Впечатляющее зрелище.



Кроме ледоколов строятся гигантские газовозы до 170 тысяч тонн водоизмещением, настоящие медведи. У нас таких гражданских кораблей раньше вообще не было. Строятся огромные нефтяные танкеры дедвейтом до 70 тысяч тонн. Причём они в арктическом исполнении, сами могут без ледокола проламывать льды до полутора метров. Вот эти суда, к сожалению, пока заказываются в основном за рубежом. Учитывая, что мы в Арктике навечно, пришла пора для резкого увеличения мощностей отечественного судостроения.

А что другие страны? Соединённые Штаты собираются строить новый ледокол, в основном для военных целей. Канада тоже усиливает военное присутствие в Арктике. У нас есть Северный морской путь, а у канадцев свой аналог: называется Северо-Западный проход. Они на него сильно рассчитывают. Там ледовая обстановка гораздо хуже, чем у нас. Однако льды начали подтаивать, и канадцы надеются, что они тоже в них создадут более-менее постоянный путь. Но таких масштабных программ, такого количества ледоколов, как у нас, ни у кого нет. Помимо атомных у нас есть ещё мощные дизельно-электрические ледоколы. Причём не только в составе нашего Атомфлота, но и в частных компаниях – например, у ЛУКОЙЛа.

Но я ещё раз подчёркиваю, что Арктика – и будущее России, и важнейший форпост нашей обороноспособности. Всё взаимосвязано. Не будет там никакой обороны, если не оживёт северная экономика. И наоборот, нет смысла ничего строить, если мы не сможем это защитить.

*«Аргументы недели», № 1 (549), 11 января 2018 г.*

## **Японская западня<sup>2</sup>**

*Непростой выбор: отдать японцам Курилы или забрать у них остров Хоккайдо. Что по этому поводу думают в МИДе Сергея Лаврова? Обо всем этом главному редактору «Аргументов недели» Андрею Угланову рассказывает сенатор, Председатель Совета по вопросам развития Дальнего Востока и Байкальского региона при Совете Федерации Вячеслав Анатольевич Штыров.*

---

<sup>2</sup> Опубликовано с сокращениями в газете «Аргументы недели» №6(599) от 15 февраля 2018 г.

## Отдайте Хоккайдо айнам!

– *Территориальные проблемы снова тревожат россиян. Крым мы, конечно, вернули. Но зато щедро отдали часть акватории Баренцева моря. Китайцам подарили земли на Амуре, включая знаменитый остров Даманский, политый кровью наших пограничников. А японцы давно уже точат зуб на Курилы. Тревожно.*

– Думаю, что тревоги эти вполне обоснованы. Ведь, казалось бы, давным-давно решённый вопрос о границах нашей страны с Японией вдруг приобрёл новое звучание, когда в 1991 году в ходе своего визита в эту страну тогдашний Президент СССР Михаил Горбачёв признал наличие проблемы принадлежности южной группы Курильских островов. С тех пор уже на протяжении более четверти века этот вопрос неизменно обсуждается на достаточно регулярных встречах руководства Японии и Российской Федерации, как правопреемницы Советского Союза, но ясности относительно территориального размежевания нет. Создаётся впечатление, что после каждой такой встречи японцы остаются огорчённо-радостными. Они огорчены, что им не отдали южные Курилы прямо сейчас, не отходя, как говорится, от кассы, а радуются, что в очередной раз российской стороной было туманно обещано решить этот вопрос когда-нибудь. Причём, пренебреженно сделать это в самом лучшем виде, чтобы ни одна из сторон не чувствовала себя проигравшей. Реальна ли такая маниловщина без серьёзных потрясений всего современного хрупкого миропорядка, ущемления национальных интересов России и нарушения конституционного принципа целостности нашего государства и в какие сроки может быть предложен так называемый «приемлемый компромисс»? На эти вопросы, как правило, ответа не было. И каждая из двух сторон трактует их по-своему.

Вот и после последней по времени встречи в верхах во Владивостоке в сентябре прошлого года премьер-министр Японии С. Абэ сообщил своим соотечественникам, что проблема северных территорий должна быть решена уже в нынешнем поколении. С учётом научной трактовки времени жизни поколения в четверть века, а также ожидаемых сроков полномочий действующих лидеров России и Японии, можно сделать вывод, что в его понимании осталось всего ничего – каких-нибудь несколько лет, чтобы южные Курилы отошли к Стране восходящего солнца. Надо также вспомнить, что в японской политической практике термин «северные территории» может, в зависимости от обстоятельств, иметь несколько значений. Это и Малокурильская гряда; и Малые Курилы плюс острова Кунашир и Итуруп; и все Курильские острова целиком плюс Сахалин. Так что, есть от чего тревожиться россиянам, а дальневосточникам – в первую очередь. Особенно если учесть, что «северные территории» специальным японским законодательством определены, как «исконные земли» Японии.

– *А для этого есть какие-то основания?*

– Нет, для этого нет никаких ни исторических, ни антропологических оснований. С научной точки зрения, «исконными землями», на которых происходил процесс консолидации отдельных аборигенных племён и выходцев из Китая и Кореи в единый японский этнос являются остров Кюсю и южная часть острова Хонсю. Здесь же сформировались в III-IV веках нашей эры и начала его государственности, хотя по сложившейся в имперский период традиции самовосхваления японцы и относят создание своего государства к 660 году до нашей эры. По мере роста населения в силу существовавших в те далёкие времена примитивных экстенсивных технологий земледелия требовалось всё больше и больше земель, пригодных для обработки. Это обусловило закономерный процесс продвижения границ государства всё дальше и дальше на север острова Хонсю. В ходе территориальной экспансии японцы частично ассимилировали, а, по большей части, вытеснили на север жившие там племена айнов.

Предки айнов и родственных им других народов Дальнего Востока являлись коренным населением Японских и Курильских островов, Камчатки, Сахалина, побережья юга Дальнего Востока. Они очагами заселили эти земли ещё за несколько тысяч лет до нашей эры, в начале нового каменного века – неолита. И по антропологическому типу, и по языку, и по традиционной культуре айны имеют резко выраженные отличия от японцев. Это самостоятельный этнос, вынужденный под давлением более многочисленных соседей постепенно сконцентрироваться на северной оконечности японского архипелага – острове Хоккайдо.

Процесс расширения японского государства остановился в 1630-х годах. К этому времени на севере они заселили только самый южный краешек острова Хоккайдо, заняв примерно 5% его территории.

– *Что же их остановило?*

– Чуть меньше, чем за столетие до этого они впервые познакомились с европейцами – португальскими и испанскими мореплавателями, искавшими новые морские пути в Азию. Увидев в технологическом превосходстве чужеземцев опасность военного и торгового порабощения своего государства, власти Японии приняли решение об изоляции страны от иноземного влияния. Только голландским, китайским и корейским кораблям было разрешено заходить в единственный отведённый для этого порт Нагасаки. И то с ограничениями по их числу и времени пребывания. Своим же подданным сёгун запретил какие-либо контакты с иностранцами, в том числе, с айнами на Хоккайдо. До XIX века территориальный рост Японии на севере прекратился.

– *Так что же, почти весь остров Хоккайдо оставался страной айнов?*

– Да, это так. Ещё в конце XVIII века русские промышленники предлагали императрице Екатерине II построить на Хоккайдо крепость, которая обеспечивала бы свободное мореплавание отечественного торгового и военного флота в северо-восточной части Тихого океана. Они справедливо полагали, что остров не принадлежит полностью Японии. Это земли айнов, которые благосклонно относятся к переходу в российское подданство. Да и сами японцы не считали эту землю своей до самого начала XIX века.

Это Хоккайдо, а что тогда говорить о Сахалине и Курилах? О них японцы знали понаслышке. И на картах обозначали их положение со слов айнов, считая эти земли не своей территорией, а «страной варваров». Никто из японцев никогда там не был, в том числе, из-за закрытия страны в 1630-х годах. Вообще, середину XVII века можно считать рубежной для этой части света. Япония закрылась, а на Сахалин, Курилы и Камчатку пришли русские.

## Едут, едут по Курилам наши казаки

– *То есть, русские пришли туда раньше японцев?*

– Да, это так. Историки считают, что первыми русскими, побывавшими на Курилах в 1649 году, был отряд якутского казачьего десятника Михаила Стадухина. Казаки и в последующие годы частенько посещали те или иные острова архипелага. Планомерное же его изучение началось после того, как знаменитый исследователь Северо-востока Азии Владимир Атласов в 1701 году отправил в Санкт-Петербург принесённого ураганными ветрами от самого Токийского залива и потерпевшего кораблекрушение у берегов Камчатки японца Дэмбэя. Тот был принят Петром I, подробно рассказал о своей стране, награждённый и обласканный царём остался в России преподавать японский язык. Надо отметить, что именно с этой встречи была заложена традиция доброжелательного отношения нашего государства к своему восточному соседу. На протяжении столетий она выдерживается до сих пор, несмотря на то, что именно Япония была инициатором целого ряда кровопролитных столкновений и войн между нашими странами. На основании указов Петра I и по собственной инициативе камчатских казаков и сибирских промышленных людей с первого десятилетия XVIII века началось активное изучение Курильских островов. Особенно значимые результаты были получены в 1739-1742 годах во время Второй камчатской экспедиции Витуса Беринга отрядом Мартина Шпанберга, который был специально направлен для картографирования и описания южных Курил. Следует отметить, что все многочисленные экспедиции к Курилам имели задание выяснить достоверно, нет ли на островах японцев. Россия принципиально не желала ущемить чьи-либо территориальные права или претензии. Нет, кроме айнов, дружелюбно встречавших русских, никого там не было.

На основании полученных данных в 1745 году был выпущен географический «Атлас Российской империи», где все Курильские острова, включая южные, были указаны как территория Российской империи.

Одновременно началось хозяйственное освоение островных земель. Прежде всего, это была организация рыболовства, зверобойных промыслов, но делались и попытки хлебопашества и огородничества.

На островах появились миссионеры Русской Православной церкви, многие айны стали крещёнными, обучились русскому языку.

В 1761 году Сенатским указом все русские купцы получили право торговать на Курилах, а в 1780 году императрица Екатерина II издала свой указ об освобождении айнов – российских подданных – от налогов и сборов.

И работа по описанию и картографированию Курильских островов, и их хозяйственное освоение, и строго выполнявшаяся российская юрисдикция являются свидетельствами их государственной принадлежности России не только на картах, но и фактически на всём протяжении XVIII века.

– *А что же японцы?*

– А они, находясь в самоизоляции, и знать не хотели и ведать не ведали, что происходит в «стране варваров». Пока, как это бывает в истории, не вмешался случай. В русской же истории часто эти случаи имеют польский след. Некий Бениовский, называвший себя графом, вместе с сотоварищами бежал из ссылки, которую отбывал на Камчатке за участие в ряде преступлений. Захватив корабль, они направились в Японию. В Нагасаки Бениовский передал голландцам письмо о якобы готовящемся захвате русскими через Курилы острова Хоккайдо с последующей угрозой Японии. Конечно же, это было ложью, продиктованной мстительным русофобством, ведь политика России по отношению к своему восточному соседу была доброжелательной и обдуманно осторожной. Но заинтересованные в сохранении своей монополии

в сношениях европейцев с японцами, голландцы довели полученную лживую информацию до руководства страны. Надо сказать, что сообщение это упало на благодатную почву. Японские правящие круги к этому времени начали сомневаться в эффективности своей политики изоляционизма. В учёной среде появились трактаты о необходимости активного участия в мировой торговле, заимствования лучших иностранных технологий и территориальной экспансии, вплоть до вытеснения России из всей северо-восточной Азии и захвата Курил, Камчатки, Сахалина и Аляски. В рамках этих умонастроений сёгун направил специальную экспедицию для установления контроля над южными Курилами.

С этого времени самого конца XVIII – начала XIX веков начался новый этап в российско-японских территориальных отношениях, когда Россия шаг за шагом вынуждена была сдавать свои позиции на Тихом океане.

## Отступление на дальневосточных рубежах

– *Что же послужило этому причиной?*

– Было бы неверным видеть за чередой нарастающих территориальных уступок японцам со стороны России только субъективные ошибки царских властей, как это иногда делается. Хотя и их не замечать нельзя. Но всё-таки главной причиной стала исключительная сложность защиты своих интересов на удалённой на огромные расстояния окраине континента из-за крайней малочисленности сосредоточенных там населения и войск, отсутствия надёжных транспортных коммуникаций. Кроме того, Россия как великая держава не могла не быть втянута в разрешение требующих сил и внимания многочисленных европейских военных и политических конфликтов.

Так, в ответ на действия Японии по вытеснению русских с южных Курильских островов Россия не смогла направить на Тихий океан уже подготовленную эскадру военных кораблей из-за разразившейся войны со Швецией. В результате японцы захватили два принадлежащих Российской империи острова – Кунашир и Итуруп. Снесли там наши пограничные знаки, уничтожили маленькие поселения, русского капитана Головнина арестовали и два года держали в плену.

В 1855 году был подписан Симодский договор, предусматривавший уступку Японии всё тех же южных Курил. Она была сделана в обмен на открытие японских портов для торгового и военного российского флота. Это было крайне необходимо для обеспечения продовольствием и снаряжением наших опорных пунктов на Дальнем Востоке в условиях надвигавшихся боевых действий против англичан и французов на Тихоокеанском театре Крымской войны.

Вхождение в состав России Приамурья и Приморья по Айгунскому и Пекинскому договорам с Китаем выдвинуло на первый план значение Сахалина для их защиты с моря. Остров находился в это время в совместном владении России и Японии. Чтобы надёжно закрепить свой полный контроль над ним, царское правительство уступило японцам и северные Курилы в обмен на их отказ от каких-либо притязаний на Сахалин. Договор был подписан в Санкт-Петербурге в 1875 году.

Но и эта, приобретённая такой большой ценой, позиция была утеряна Россией по итогам русско-японской войны 1904-1905 годов.

## Ошибка Витте

– *Не жирно ли японцам заплатили?*

– После так называемой революции Мэйдзи ставшая на путь ускоренного буржуазного развития Япония стремительно набирала экономическую мощь. Одновременно с этим усилились её гегемонистские, имперские внешнеполитические устремления. Первоочередными объектами экспансии стали Корея и северный Китай, которые были захвачены в 1894-1895 годах. Однако под давлением Англии, Франции и России японцы отступили с поставленных под контроль территорий своих жертв, возложив главную ответственность за этот вынужденный шаг на русских. И основательно подготовившись, выждав удобное время, Япония вероломно напала на Россию.

Принято считать, что наша страна потерпела полное военное поражение, а подписанный ценой уступки половины Сахалина Портсмутский мирный договор был выдающимся дипломатическим успехом российской делегации под руководством Витте. Однако беспристрастный анализ всех имеющихся исторических документов позволяют усомниться в этом: и возможности для продолжения войны до победы у России были, и в переговорах можно и нужно было не уступать.

Да, к началу переговоров наш флот на Тихом океане был практически уничтожен в сражениях при Порт-Артуре и в Цусимском проливе. Но в Манчжурии численность российских сухопутных войск достигла с резервами почти миллиона человек. Причём это была армия, уже закалённая в кровопролитных битвах, с выдвинувшимися непосредственно в боях новыми командирами, готовая к решительному наступлению. Была налажена бесперебойная работа Транссибирской и Китайско-восточной (КВЖД) железных дорог, обеспечена необходимая тыловая поддержка войск. В то же время японская милитаристская машина начала испытывать затруднения. Ввиду огромных боевых потерь личного состава в стране были объявлены мобилизация резервистов и досрочный призыв в вооружённые силы неподготовленной молодёжи. Опутанная связанными с военными приготовлениями долгами, Япония находилась в сложном экономическом положении. В действующей японской армии постепенно испарялся хищнически кровожадный, так называемый, «самурайский дух». Ясно, что при таких обстоятельствах известие о начале в США портсмутских переговоров, а особенно их результат, вызвали крайнее недовольство в российской армии.

Не были выполнены Витте и установки на переговоры императора Николая II о том, что Россия не должна отдавать Японии ни пяди земли, ни копейки контрибуций. Хотя, как известно из документов, японская делегация к концу переговоров уже получила секретную директиву руководства своей страны об отказе от всяких претензий на Сахалин.

До сих пор историки не находят объяснений позиции нашего «выдающегося дипломата» Витте. Была ли она обусловлена сильнейшим давлением президента США Рузвельта, стремившегося вставить в русско-японские отношения на много лет вперёд острую территориальную проблему; либо руководителю российской делегации не давали покоя будущие лавры всемирно известного миротворца; или он действовал из своих карьерных соображений. Но факт остаётся фактом: Витте с самого начала переговоров принял требования японцев по Сахалину и убедил русского императора в необходимости их удовлетворения. Поистине – «граф Полу-сахалинский».

Как бы то ни было, очередная потеря дальневосточной земли произошла. Запомним только высказанное в Портсмуте объяснение японской стороны по поводу чрезмерной жёсткости её позиций в переговорах: война, кто бы её не начал, отменяет все ранее действовавшие договоры, а побеждённый должен всегда отдавать часть своей территории.



Прошло сорок лет и это утверждение было справедливо применено уже к самой Японии по итогам второй мировой войны.

## Возвращение утерянного

*– То есть по итогам Второй мировой войны всё повторилось только в обратную сторону?*

– Надо отдать должное советскому руководству 1920-х – 1940-х годов. На протяжении всех этих лет оно давало жёсткий военный и политический отпор всем провокациям, но не позволило втянуть себя в новую полномасштабную войну с Японией вплоть до 1945 года. Решение же территориальных вопросов после войны показало, что все уроки царской России были хорошо выучены и всё, что было потеряно за столетие, вернулось назад. Пожалуй, единственной, но весьма важной ошибкой был наш отказ от участия в Сан-Францисской конференции 1951 года по подписанию мирного договора на Дальнем Востоке. Конечно, тому были причины, которые тогда казались весомыми. Но с позиций сегодняшнего дня ясно, что истоки нынешней неурегулированности территориальных вопросов с Японией идут от этого отказа.

Попыткой окончательного разрешения всех споров были советско-японские переговоры 1956 года. В подписанной по их итогам Совместной декларации главным стало установление состояния мира между двумя странами и восстановление дипломатических отношений. В то же время остался неурегулированным вопрос о претензиях японцев на южные Курилы, фактически отошедшие СССР, а потому и не подписан мирный договор. Хотя многие специалисты справедливо утверждают, что он, собственно говоря, и не нужен. Тем более, что Правительство СССР в 1960 году заявило, что всякое обсуждение территориальных проблем прекращается из-за нарушения Японией принципов добрососедства по отношению к Советскому Союзу. Имелось ввиду подписание японской стороной договора с США явно антисоветской направленности. Всё. Здесь, казалось, окончательно поставлена точка, если бы, как уже говорилось, Михаил Горбачёв не способствовал реанимации спора, который по правопреимству перешёл от Советского Союза к современной Российской Федерации и дожил до наших времён.

## Забывтые уроки

– *И в новейшее, уже постсоветское время вновь разгорелись страсти по Курилам...*

– Как известно, первый президент новой России Борис Ельцин сделал политическую карьеру на противопоставлении себя Михаилу Горбачёву. Однако на практике он почти во всём с ещё большей разрушительной решимостью и энергией продолжил пагубный для страны горбачёвский курс, включая ничем, кроме личных амбиций, не мотивированные внешнеполитические уступки. Как на Западе, так и на Востоке. Вот и в отношении южных Курил, по его собственному признанию, было намерение передать их японцам. Буквально в шаге от этого бездумного и безответственного решения первого президента остановило осознание крайней его непопулярности в народе и опасение массовых волнений. Как горько шутили тогда дальневосточники, хорошо, что ельцинская команда просто не знает, где находятся Курилы, потому их и не продали за бесценок. В самом деле, нет никаких рациональных объяснений, почему и с какой целью надо передавать исторически принадлежащие России земли, да ещё стране, находящейся под полным контролем нашего главного геополитического противника – Соединённых Штатов Америки. Только потому, что японцы этого хотят? А нам-то что надо от Японии, что мы ждём позитивного? Ровным счётом ничего.

Одномоментная сдача островов не состоялась, но взамен родился пятиэтапный ельцинский план совместной российско-японской деятельности на южных Курилах. По своей сути это та же сдача островов Японии, только растянутая во времени и без указания точной даты. В рамках этого плана был даже подписан беспрецедентный по ущербу для России договор о рыболовстве в районе Южных Курил, фактически выводящий из-под российской юрисдикции наши двенадцатимильные территориальные воды. Такие договоры подписывают только страны, побеждённые в войне. Удивительно, но он действует до сих пор.

Заложенная в горбачёвско-ельцинские времена традиция неопределённости, обещаний, бесосновательных уступок российской стороны в отношениях с Японией, к сожалению, продолжается и в наши дни. А японцы, видя нашу податливость, во время бесчисленных встреч в верхах и переговоров всё наращивают и наращивают свои требования и претензии. Вот и на упоминавшейся уже последней встрече руководителей двух стран во Владивостоке была достигнута договорённость об участии японского бизнеса в развитии южных Курил. Однако прибывшие для знакомства с островами представители деловых кругов Японии заявили, что их не устраивает российское законодательство и они готовы работать только на условиях особых правовых норм. По сути дела, такое требование означает вывод территории из-под российской юрисдикции. Но это уже ни что иное, как потеря суверенитета России на своей же земле.

А в целом складывающееся положение напоминает ситуацию самосбывающегося прогноза, когда самое невероятное событие становится реальностью только потому, что в результате бесконечных повторов в информационном поле общественное мнение постепенно свыкается и смиряется с тем, что рано или поздно оно случится. Надо, наконец, остановиться. Позиция должна быть твёрдой и однозначной: не будет никогда и никаких территориальных уступок. Твёрдости и настойчивости в отстаивании своих интересов не мешало бы нам, кстати, поучиться у японцев.

Иногда высказывается точка зрения, что нынешняя линия в отношениях с Японией обусловлена нежеланием России хоть в чём-то обострять отношения с восточным соседом на фоне крайне сложной общей внешнеполитической обстановки, когда мир стоит на грани новой «холодной войны». Но мы ведь не зря совершили подробный экскурс в историю российско-японских территориальных споров. Исторический опыт показывает, что все наши уступки как раз и совершались вынужденно под влиянием тех или иных более важных внешних обстоятельств. Но каждая из них заканчивалась всё новыми и новыми требованиями нашего агрес-

сивного соседа. Нельзя решать принципиальные вопросы только с позиций сиюминутных. Потом вернуться назад может никогда и не удастся.

## Что делать дальше?

– *Итак, с исторической и юридической точек зрения принадлежность России всех Курильских островов, включая южные Курилы и Малокурильскую гряду, бесспорна. А что значат для нашей страны Курилы сейчас?*

– Вы знаете, в последние годы всё более мрачными становятся прогнозы футурологов относительно будущего человечества. Некоторое время назад предсказывалась глобальная нехватка для стремительно расширяющегося населения планеты полезных ископаемых и других видов природных ресурсов, затем тревогу стала вызывать ограниченность запасов пресной воды, а сейчас говорят о недостатке просто территории для жизни людей. В этом контексте, любой клочок земли бесценен, особенно, для будущих поколений.

Если же говорить с чисто народнохозяйственной точки зрения, то надо, прежде всего, выделить мирового значения морские биологические ресурсы в двухсотмильной экономической зоне, тянущейся вдоль всех островов со сторон и Охотского моря, и Тихого океана. Особенности морских и океанических течений обусловили исключительное богатство этого района ценными промысловыми видами рыб и животных, водорослями, беспозвоночными. Это одна из важнейших акваторий для отечественной рыбной промышленности и марикультуры.

Острова богаты многими видами полезных ископаемых. Особое значение имеют прогнозные ресурсы благородных и редкоземельных металлов, которые будут всё более дефицитны по мере становления в мировой экономике нового шестого технологического уклада.

Нельзя забывать и о ресурсном потенциале морского и океанического шельфов в нашей двухсотмильной экономической зоне.

Но особенно велико значение Курильских островов с оборонной точки зрения. Не зря президент США Гарри Трумэн в своё время спрашивал у Советского Союза разрешения на создание там американской военной базы, но получил отказ генералиссимуса Иосифа Виссарионовича Сталина. Ведь Курилы являются естественным передовым рубежом обороны всего нашего Дальнего Востока.

И сегодня контроль над проливами между островами, прежде всего южными, обеспечивает безопасность и дееспособность важнейших российских военно-морских баз во Владивостоке, Советской Гавани, Магадане, Корсакове. С другой стороны он гарантирует выход наших морских сил стратегического назначения в открытый океан. Значение такого контроля хорошо иллюстрируется историческим опытом. Вспомним русско-японскую войну 1904-1905 годов. Тогда посланная с Балтики на защиту Владивостока русская эскадра адмирала Рожественского была встречена японцами в Цусимском проливе и расстреляна как в тире. К сожалению, с течением времени угроз не становится меньше. Вот и сейчас необходимо противостоять новым вызовам, связанным с принятием Соединёнными Штатами авантюрной концепции «быстрого глобального удара». Она предполагает уничтожение ядерного потенциала противника (понятно, что это, прежде всего, Россия) превентивным ударом с разных направлений высокоточным оружием, в том числе морского базирования. Это выдвигает задачу не допустить бесконтрольного захода американских ударных авианосных и подводных группировок в Охотское море через единственно возможный путь – Курильские проливы. Следовательно, оборонное значение Курильских островов усиливается, а не теряется со временем. Значит, должны быть приняты меры по размещению здесь эффективных систем дальнего обнаружения ракет, воздушных и морских объектов вероятного противника, а складывающаяся военно-политическая обстановка ставит в повестку дня вопрос о создании на Курилах новой военно-морской базы.

Есть и другой, самый важный аспект: земля есть основание государства, и для Державы нашей и каждого россиянина любой политый потом и кровью наших предков самый маленький

её клочок, пусть он находится на самом дальнем краю страны, должен быть также дорог, как Боровицкий холм в Москве.

Вот почему не только ни одного острова, но и ни одной даже самой одинокой и безжизненной скалы на всей Курильской гряде никому отдавать нельзя.

Надо системно и упорно заниматься обустройством островов. В последние годы здесь уже много сделано в социально-экономическом плане. Необходимо и дальше продолжать эту работу в рамках новой программы развития Курил, не забывая и об исторической памяти – от возврата русских названий на географических картах до сохранения реликвий и памятных мест.

Для тех же, кто не помнит отечественной истории, надо вводить уголовное наказание за отрицание обоснованности принадлежности всех Курил России.

*2018 г.*

## Арктика. Величие проекта

### Русская цивилизация в её арктическом исполнении

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

## Зачем Сингапуру Арктика?

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

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

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

В первую очередь речь идёт об ископаемых природных ресурсах. По мнению геологов, Арктический регион планеты представляет собой крупнейший в мире циркумполярный минералогический пояс, насыщенный нефтегазовыми и рудными месторождениями. Уже сегодня здесь добывается значимая часть углеводородов, а потенциал месторождений нефти и газа оце-



нивается в почти четверть от мировых прогнозных ресурсов. И на шельфе, и на побережье арктических морей прогнозируются или уже открыты планетарного масштаба запасы угля, никеля, меди, кобальта, платиноидов, алмазов, фосфора, серебра, золота, полиметаллов, урана, олова, железной руды, хрома, марганца, титана, редкоземельных металлов и элементов, причём значительная их часть сосредоточена в уникальных гигантских месторождениях.

Экономическая целесообразность добычи природных ресурсов в Арктике становится обоснованной в связи с повышением эффективности логистики их разработки из-за улучшения условий судоходства в северных морях в ходе глобального потепления. Не меньшее значение для мировой экономики имеют и появившиеся перспективы превращения существующих морских путей в Северном Ледовитом океане – Северо-Западного прохода вдоль берегов Канады и США и Северного морского пути России – в постоянно действующие трансконтинентальные магистрали. Тогда значительно сократятся расстояния, время и стоимость перевозок грузов из Юго-Восточной Азии в Европу, чем через Суэцкий или Панамский каналы. Революционные же изменения в мирохозяйственных связях дадут северные кроссполярные маршруты, организация которых всё более осуществима.

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

\* \* \*

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

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

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

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

## Кто владеет Арктикой, тот управляет миром

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

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

Но даже, если нынешний наблюдаемый период глобального потепления имеет циклический характер и скоротечен, это не означает, что активность разноплановой деятельности заинтересованных государств в Арктике снизится. Во-первых, в мире увеличивается дефицит всех видов природных ресурсов, растёт их цена, ранее неэффективные по природно-климатическим и экономико-географическим условиям добычи месторождения становятся вполне рентабельными. Это общемировая тенденция, она касается и Арктики. Во-вторых, совершенно новые организационные и технологические возможности для успешной деятельности в экстремальных условиях высоких широт даёт развитие в рамках нарождающегося шестого технологического уклада производства материалов с заранее заданными свойствами, робототехники, систем связи, автоматизированного и дистанционного управления. Это именно то, что необходимо для Крайнего Севера. Нет никаких сомнений, что развитые в технологическом отношении страны используют все возможные новшества для продвижения своих интересов в Арктике. Поэтому не только не снимается, но актуализируется при любых возможных климатических переменах провозглашённый в далёкие 1930-е годы в стенах американского Конгресса тезис: «Кто владеет Арктикой, тот управляет миром».

Российская Федерация, имеющая самую протяжённую береговую линию Северного Ледовитого океана и пока ещё самый большой по площади сектор полярных владений в Арктике, создавшая мощнейшую в мире в высоких широтах многоотраслевую промышленность

и крупнейшие на планете города за Северным Полярным кругом, в наибольшей степени заинтересована в укреплении и преумножении своих геополитических и экономических позиций в арктическом регионе. В этой связи, Президентом и Правительством страны принят целый ряд документов стратегического характера, чётко обозначающих наши интересы, устанавливающих приоритеты и цели государственной политики в Арктике, определяющих механизмы их достижения. Среди них основополагающие: «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (2008 г.), «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013 г.), Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (2014 г., далее по тексту – Госпрограмма). Для координации деятельности участников выполнения сформулированных этими документами задач создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики.

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

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

\* \* \*

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

по закреплению секторального подхода специальным актом международного права с целью сохранения контроля за своим исторически сложившимся сектором.

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

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

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

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

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

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

## Не милитаризация, а восстановление утраченного

Такой же важнейшей задачей является продолжение работы по укреплению обороноспособности наших северных рубежей. Усилия, которые прилагаются в этом направлении Российской Федерацией в последние годы, зачастую воспринимаются зарубежными, а иногда и отечественными аналитиками, как «милитаризация» Арктики. На самом деле, это не так.

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

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

Современные военные доктрины Соединённых Штатов Америки и НАТО особую роль отводят военно-морским силам. Раньше перед ними ставились задачи по обеспечению береговой обороны, взаимодействию с сухопутными войсками в ходе прибрежных наступательных и оборонительных операций и контролю над морскими коммуникациями. Условием успеха в выполнении этих задач считалось достижение превосходства над флотом противника, то есть предполагалось, что борьба на море будет вестись по принципу «флот против флота». С развитием ракетно-ядерного оружия и палубной авиации военно-морские силы получили в дополнение к прежним новую, более важную задачу: «флот против берега». Выполняя эти доктринальные установки, Соединённые Штаты Америки осуществили ряд беспрецедентных по масштабам программ по строительству атомных подводных лодок стратегического назначения и ударных авианосцев. Они оснащены самым современным оружием для уничтожения любых оборонительных или промышленных объектов вероятного противника, расположенных как на

море, так и на берегу в глубине его территории. Кроме того созданы высокоэффективные противоракетные системы морского базирования. По своему потенциалу военно-морские силы Соединённых Штатов Америки сегодня многократно превосходят любого вероятного противника, особенно на фоне развала и разграбления нашего флота в первое постсоветское десятилетие. Возможности эффективного использования этого потенциала значительно повышаются по мере освобождения акватории арктических морей от ледового покрова в ходе глобального потепления. Это несёт новые угрозы безопасности России, особенно, в связи с принятием в 2004 году Соединёнными Штатами Америки авантюрной концепции «быстрого глобального удара». Эта концепция предполагает уничтожение ядерного потенциала вероятного противника (читай – России) превентивным массированным ударом с разных направлений высокоточным оружием сухопутного и морского базирования. Очевидно, что реализуемость такого сценария теоретически резко повышается в случае максимально равномерного размещения оружия вдоль границ объекта нападения. И если ещё некоторое время назад ударные группировки военно-морских сил с высокоточным оружием на борту могли быть размещены в Норвежском, Северном, Баренцевом, Беринговом и Японском морях, то, по мере таяния льдов, они могут быть введены и в моря Лаптевых, Карское, Восточно-Сибирское и Чукотское. В этом случае возрастает опасность не только из-за повышения степени уязвимости нашей территории, но и за счёт появления у противника дополнительных иллюзий относительно эффективности своего превентивного глобального удара и новых соблазнов нанести его.

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

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

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

## Развитие через опорные зоны

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

Надо сказать, что на протяжении всей истории Российского государства при мощном покровительстве и протекционизме властей шло непрерывное освоение и заселение северных окраин страны. Особенно быстрое развитие Арктическая зона получила в годы Советской власти, когда здесь были созданы не имеющие аналогов на планете крупнейшие предприятия горнодобывающей и нефтегазовой, лесной и деревообрабатывающей, рыбной и пищевой промышленности, судостроения и судоремонта, энергетики, транспортно-логистические комплексы. И сегодня она вносит существенный вклад в экономику страны, обеспечивая четыре пятых добычи газа, треть улова рыбы, большую часть производства цветных и благородных металлов, лесопроductии, сырья для чёрной металлургии и химической промышленности. По показателям валового внутреннего продукта, добавленной стоимости и экспортной продукции, произведённых на душу населения, макрорегион занимает верхние строки в Российской Федерации.

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

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

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

Надо отметить, что и срок действия Госпрограммы развития российской Арктики – до 2025 года, и выделяемые на её реализацию средства федерального бюджета – порядка 200 млрд. руб., невелики. Но важно то, что впервые в постсоветской России Арктическая зона стала предметом особого внимания, выделена в качестве самостоятельного объекта управле-



ния и статистического учёта. Выполнение Госпрограммы в полном объёме станет небольшим, но плацдармом для дальнейшего более масштабного развития макрорегиона.

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

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

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

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

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

Главным проблемным вопросом для развития природно-ресурсного комплекса Арктической зоны России остаётся недостаточная геологическая изученность этого громадного и до сих пор труднодоступного макрорегиона страны, особенно, его восточной части от Енисея до Берингова пролива. Решение этого вопроса возможно через возврат к трёхстадийной схеме планирования и проведения геологоразведочных работ. В этой схеме первая стадия – региональные работы, целью которых является не открытие конкретных месторождений, а общегеологическое изучение территории и выявление перспективных на те или иные полезные ископаемые площадей или провинций – должны осуществляться за счёт средств государства. Проведение же следующих стадий работ – поиска месторождений на выявленных перспективных площадях и их разведку – целесообразно возложить на недропользователей за счёт их собственных средств или, в особо сложных условиях, на принципах государственно-частного партнёрства. Естественно, платежи за недропользование и условия выдачи лицензий на стадию поиска должны быть значительно более льготными, чем на стадию разведки уже опосредованных месторождений. Такая ранее существовавшая и хорошо себя зарекомендовавшая схема позволила бы стимулировать интерес частных компаний, в том числе, малого и среднего бизнеса к вложению средств в геологоразведку. Источником средств для финансирования государственной доли работ могут послужить отчисления части природоресурсных налогов и платежей в специальный Фонд геологического изучения территории страны. Здесь можно провести прямую аналогию с дорожными фондами. В своё время от них отказались, но деградация дорожного хозяйства почти до крайней черты заставила восстановить и федеральный, и региональные дорожные фонды. В геологии ситуация полностью идентична.

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

зоваться по мере государственной необходимости или созревания такой мировой рыночной конъюнктуры, когда эксплуатация месторождений частным капиталом обеспечивает выплату в бюджет всех положенных рентных платежей. Как известно, в настоящее время они имеют форму налога на добычу полезных ископаемых. Надо взять за правило, что никто и никогда не может быть освобождён от этого налога без крайней государственной нужды. В этом смысл общенародной собственности на недра.

## **Севморпуть: от петливой дороги во льдах к широкой магистрали**

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

Ситуация коренным образом изменилась с активным освоением нефтегазовых месторождений Ямала и строительством в Обской губе двух новых морских портов для отгрузки сжиженного газа и сырой нефти – Сабетта и Новый Порт. Создаваемая газовиками и нефтяниками грузовая база уже сегодня требует ежесуточной отправки судов из этих портов по Северному морскому пути. Причём, движение должно быть организовано как на запад, так и на восток. Если к этому добавить увеличивающийся в связи с геологическим изучением шельфа и созданием опорных зон развития в Арктике поток традиционных грузов, то становится ясно, что Северный морской путь должен приобрести новое качество. Образно говоря, он должен превратиться в подвижный, но постоянно действующий канал в морских льдах. Именно в этом качестве наша арктическая морская магистраль одновременно с удовлетворением потребностей отечественного народного хозяйства может стать привлекательной для европейских и азиатских грузоотправителей.

Такая задача – дело инновационное, по степени сложности не имеющее аналогов в мировой практике. В рамках Госпрограммы развития Арктической зоны Российской Федерации начато создание материальной базы для её решения. Строятся три мощных атомных ледокола, проектируется их новая, ещё более технически совершенная и энерговооружённая серия. Проводятся мероприятия по повышению надёжности и степени освещённости арктических морей гидрометеорологическими данными. Планируется ввод в эксплуатацию модернизированной ледово-информационной системы «Север» и ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» с размещённым на ней современным исследовательским комплексом.

Готовятся к запуску спутники для обеспечения надёжной связи в самых северных широтах. По заказам работающих в Арктике российских компаний ведётся строительство дизель-электрических ледоколов для обслуживания подходов к морским портам и устьям судоходных рек, серий морских судов ледового класса дедевейтом от 40 до 120 тыс. тонн для перевозки контейнеров, негабаритных грузов, нефти, сжиженного газа, начата их эксплуатация. Реализуется и целый ряд других важных программных мероприятий. В совокупности они и дадут Северному морскому пути новое качество транспортной магистрали мирового уровня.

Но для полноценного его функционирования необходимо не только обустроить собственно морской путь, но и самым существенным образом укрепить береговую инфраструктуру. Прежде всего, речь идёт о портовом хозяйстве. Программными документами по Арктике предусмотрена реконструкция морских портов Диксон, Тикси, Певек и Проведения. С ростом объёмов перевозок по Северному морскому пути новые возможности для развития получают наши главные океанские центры Мурманск и Петропавловск-Камчатский. В них предполагается организовать логистические хабы для перегрузки контейнеров и наливных грузов

с судов ледового класса на обычные и наоборот. Такой комбинированный способ перевозок на разных участках межконтинентальных трасс разными типами кораблей экономически пока наиболее обоснован. Важнейшим шагом не столько макрорегионального, сколько общегосударственного значения станет создание в западной части российской Арктики новых морских портов с подводными железнодорожными линиями в Архангельске, Индиге, Усть-Каре и Беломорске. Необходимость их создания вытекает, в том числе, из складывающихся геополитических обстоятельств. Как известно, с распадом Советского Союза целый ряд крупных портов на Балтике, к которым с 1860-х годов на протяжении почти полувека строились железнодорожные линии из Центральной России для экспортно-импортных операций, оказались за рубежами нашего государства. Для компенсации потерянных логистических мощностей в последние два десятилетия значительное развитие получили морские порты восточной части Финского залива от Усть-Луги до Выборга. Но ни действующие, ни потенциальные возможности этой группы портов не в состоянии переработать весь нарастающий грузопоток и его существенная часть направляется конечным потребителям через транспортные системы теперь уже иностранных и далеко не дружественных нам государств. Таким образом, российский Балтийский транспортный узел и по мощности недостаточен, и уязвим для всякого рода санкций и блокад. Вот почему есть настоятельная необходимость в новых портах в Европейской части страны с прямым выходом в океан. Их можно создать только на арктическом побережье. Здесь уместно провести прямую аналогию с событиями времён первой мировой войны. Тогда блокада германским флотом проливов Балтийского моря отрезала Россию от союзников, и срочно было принято решение о строительстве в тяжелейших военных условиях морского порта в Кольском заливе и железной дороги Петрозаводск-Мурманск.

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

## Трансарктическая железнодорожная магистраль

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

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

Госпрограммой развития Арктической зоны России, кроме развития внутренней автомобильной сети в опорных зонах, предусматривается и строительство межрегиональных дорог федерального значения. В качестве наиболее важных из них можно выделить Нарьян-Мар – Усинск и Колыма – Омсукчан – Омолон – Анадырь.

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

Разрежённость пространства с точки зрения размещения поселений предопределяет особое значение для Арктики воздушного транспорта. Однако малая авиация, обслуживающая небольшие населённые пункты, находится в крайне запущенном состоянии. Эксплуатируются использующие дорогостоящее топливо морально и физически устаревшие летательные аппараты, рейсы выполняются нерегулярно, цены на билеты заградительны с точки зрения платёже-

способности населения, ежегодно прекращают своё существование многие местные аэропорты и авиаплощадки. Зачастую транспортные связи северных посёлков с остальным миром восстанавливаются только с наступлением сильных холодов, когда открываются ледовые переправы через реки и автозимники.

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

## **Транссибирский промышленный пояс – тыл российской Арктики**

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

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

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

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

Достройка общенационального каркаса транспортных магистралей, в том числе арктических, создание с опорой на возможности шестого технологического уклада современной индустрии транспортных средств, обеспечивающей основные потребности страны их собственным производством, не могут не быть одним из таких приоритетов. Для гигантской по территории России это такой же важности задачи с точки зрения обеспечения единства, целостности и безопасности государства, как постоянное поддержание боеспособности вооружённых сил. Наш собственный опыт показывает, что они вполне решаемы. Достаточно вспомнить, что в 1880-е годы царской Россией строилось по две тысячи километров железных дорог в год; что в 1930-е годы в стране, буквально на пустом месте, были созданы автомобильная и авиационная промышленность; что в тяжелейшие годы Великой Отечественной войны были построены и успешно работали десятки новых авиазаводов, модели выпускаемых самолётов меня-



лись каждые полгода и было достигнуто полное превосходство над противником не только по количеству, но и в отношении качества летательных аппаратов; что вплоть до начала 1970-х годов продукция советского автопрома была вполне конкурентоспособна на мировом рынке; что первый в мире атомный ледокол был построен отечественным судопромом; что вышедший на линию Москва – Ленинград ещё в 1974 году наш электропоезд ЭР-200 имел скоростные характеристики, вполне сопоставимые с современным импортным «Сапсаном». Можно привести ещё множество примеров из истории промышленности и транспорта. Они все подтвердят общий вывод, что при наличии политической воли и концентрации усилий можно решить самые сложные задачи. А сегодня развитие транспорта и транспортного машиностроения выдвигаются в число самых первоочередных из них. Вот где должна быть истинная сфера применения всевозможных особых экономических зон, территорий опережающего развития и других механизмов стимулирования инвестиций, а не в добыче полезных ископаемых или отвёрточной сборке импортного ширпотреба.

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

## Человек в Арктике

При всей важности других, ключевым всё-таки является вопрос о Человеке в Арктике: кто и почему продолжит дело её освоения в современной буржуазной России. Вопрос этот далеко не праздный, ведь начавшийся в первые же годы реформ процесс обезлюдивания севера продолжается и донныне. Разорение и гибель предприятий, брошенных в реформенное время на произвол судьбы, привели к обнищанию людей, деградации социальной сферы, запустению городов и посёлков. Конечно, и во многих других районах страны есть аналогичные проблемы. Но на Севере они гораздо острее. Из-за крайней дороговизны жизни в экстремальных природно-климатических и экономико-географических условиях в значительно меньшей степени, чем в целом по России, доходы населения соотносятся с прожиточным минимумом. Возможности для развития малого бизнеса ограничены из-за повышенных издержек любого производства на северах и, как следствие, низкой конкурентоспособности большинства видов продукции перед привозной. Дороговизна и деградация транспорта обуславливает низкую динамику перемещения людей для поиска новой работы, учёбы, повышения квалификации. Переезд к новому месту жительства зачастую просто невозможен из-за отсутствия средств на покупку жилья, когда продажа имеющегося не может служить их источником в условиях полного отсутствия спроса на дома и квартиры в арктических населённых пунктах. Образуется замкнутый круг безысходности. Не будет преувеличением сказать, что в ряде районов Крайнего Севера происходит одичание жизни, а главным источником существования людей становятся те или иные формы бюджетной поддержки или примитивная самозанятость: охота, рыбалка, сбор дикоросов, случайные заработки.

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

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

И на государственном уровне, и в общественном сознании уже давно существует понимание необходимости разработки и законодательного закрепления новой системы льгот и гарантий для северян, отвечающей рыночным реалиям. Но даже не череда политических событий или экономических кризисов, а сама сложность проблемы, послужила препятствием для принятия уже явно перезревших решений. Ведь надо из множества несводимых к единому измерителю критериев отнесения тех или иных территорий к Арктике, Крайнему Северу и приравненным к нему районам выбрать один. С учётом разнообразных медико-биологических и иных

факторов установить оптимальный и обоснованный набор льгот и преференций для северян, разработать методики измерения их стоимостного эквивалента. Разнести ответственность за соблюдение установленных норм между государством и бизнесом, организовать систему контроля за их соблюдением, найти источники финансирования новых бюджетных обязательств. Есть и много практических вопросов. Например, как компенсировать рост удорожаний стоимости жизни: через увеличение выплат или посредством особого контроля за ценами на потребительском рынке, в том числе, путём организации государственного завоза жизненно важных товаров в районы с ограниченными сроками их доставки. Специальных решений требует и социальная проблематика коренных малочисленных народов Севера. Надо признать, наконец, что к их традиционным занятиям и промыслам неприменим чисто рыночный подход. Здесь требуются особые системы заготовок и закупочных цен.

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

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

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

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

\* \* \*

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

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

*Член Совета Федерации, Председатель Совета по Арктике и Антарктике  
Совета Федерации Вячеслав Штыров.  
«Завтра», № 5 (1261), № 6 (1262), № 7 (1263), февраль 2018 г.*