

## Созидание Арктики для созидания Евразии

### Creation of the Arctic for Creation of Eurasia

**Sergei Y. Glazyev**

Advisor to the President of the Russian Federation, Doctor of Science (Economics), Professor, Academician of the RAS, Moscow, Russian Federation; <http://glazev.ru/>

Специфика новых технологического и мирохозяйственного укладов, о сущности которых мы с известной периодичностью напоминаем уважаемому читателю в контексте геоэкономических трансформаций, предопределяющих согласованную линию поведения государств — членов ЕАЭС, позволяет комплексно подходить к моделированию экономического развития стран и регионов на ближайшие декады. Это моделирование учитывает не только сугубо экономические аспекты развития, но и институциональные, социокультурные, антропологические, экологические. Проблематика экологических рисков с точки зрения их воздействия на воспроизводство сложных народно-хозяйственных систем, при всей кажущейся изученности и злободневности, как правило, оттеняется другими, «глобальными» вопросами, поэтому ей принято уделять второстепенное внимание. Все мы, конечно, понимаем, что это не совсем правильный подход.

Отношение к экологическим проблемам и возобновлению природных ресурсов так же, как требования к качеству среды обитания, — важнейшие маркеры зрелости государства, ведь в конечном счете от этого зависит благополучие граждан, их социальное самочувствие. В этом контексте случайно обращение «ЕИ» к тематике экологической безопасности в свете амбициозных задач предстоящего политического цикла, которые стоят и перед Россией (экономический рост с темпом выше среднемирового в среднесрочной перспективе), и перед ее партнерами по евразийской экономической интеграции.

Не могу не отметить справедливость заявленной моим коллегой и добрым товарищем, директором Северо-Западного института управления РАНХиГС В. А. Шамаховым темы его заглавной статьи. В ней вопросы экологической безопасности рассматриваются под призмой долгосрочных интересов России (и ЕАЭС в целом) в Арктическом регионе. О последнем как о стратегическом звене транспортно-коммуникационного каркаса Евразии и крайне чувствительной к любым экзогенным воздействиям экосистемы необходимо думать постоянно, совмещая продуктивную хозяйственную деятельность по его освоению с бережным отношением к чрезвычайно хрупкому природному авуару. Словом, значение развития Арктики для народно-хозяйственного комплекса России не поддается измерению. Речь идет не только о значительных запасах полезных ископаемых, в частности углеводородов, и не только о возобновляемых природных ресурсах, прежде всего, рыбных. Это и Северный морской путь, который с потеплением климата становится все более доступным для перевозки грузов между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Это — самый короткий и потенциально дешевый путь, связывающий два крупнейших центра развития мировой экономики. Но главное заключается в климатическом значении Арктики не только для России, но и для всей Евразии. Мы должны бережно относиться к арктической экосистеме: любое нарушение ее равновесия чревато самыми серьезными последствиями для всего нашего образа жизни. При потеплении климата, а в Арктике оно идет вдвое интенсивнее, чем на планете в целом, возможны, например, спонтанные выбросы метана, замороженного в настоящее время в вечной мерзлоте, что, в свою очередь, усиливает потепление климата. Или наоборот, загрязнение Атлантики ведет к разрушению Гольфстрима и сокращению подачи тепла к нашему побережью Арктики. Вызываемое этим процессом похолодание может привести к круглогодичному замерзанию устьев северных рек и, соответственно, к затоплению гигантских территорий Сибири. Так что к Арктике нужно относиться очень бережно и по-научному, а не как к подарку природы.



**Глазьев  
Сергей  
Юрьевич**

Советник  
Президента РФ,  
доктор  
экономических  
наук,  
академик РАН

Сегодня геоэкономическая борьба в этом регионе идет за распределение шельфа, находящегося в национальной юрисдикции арктических стран. По мере исчерпания разведанных запасов природных ресурсов, особенно углеводородов, схватка за разграничение арктического шельфа между причастными к нему странами становится все более драматичной и бескомпромиссной. Между тем для рационального природопользования здесь нужен консенсус. По меньшей мере общий режим природопользования, поскольку чрезмерное загрязнение в одном месте может аукнуться негативными последствиями для всех. Предполагаю возможность договоренности между странами о совместном контроле за биоресурсами и о мониторинге природопользования. В этом противоборстве Россия обладает, прежде всего, географическими преимуществами: на нашу страну приходится самый крупный сектор Арктики. Если бы у нас не была украдена Аляска, мы были бы доминирующей в Арктике страной. У России, в отличие от США, права на арктический шельф исторически обоснованы. И, как показали недавние географические изыскания, этот шельф уходит по хребту Ломоносова далеко в океан, почти до Северного полюса. Второе наше преимущество — знание Арктики. Мы живем в этом регионе, здесь расположены крупные города, постоянно ведется обширная хозяйственная деятельность. Наши географические, геологические, биологические экспедиции буквально «пробурили» всю российскую часть Арктики. Ежегодные экспедиции на дрейфующих льдинах обеспечивают постоянное присутствие в Северном Ледовитом океане наших ученых, а Северный морской путь — единственная в этом океане трансконтинентальная транспортная артерия. Арктика надежно защищена нашими вооруженными силами.

Естественные преимущества России в Арктическом регионе нуждаются в подкреплении целеполаганием и надежными инструментами денежно-кредитной поддержки, ведь, помимо всего прочего, освоение Арктики — дело капиталоемкое. Прежде всего нужен системный подход с четко определенными приоритетами. Я бы выделил следующие из них: обустройство Северного морского пути и развитие необходимого для этого флота, восстановление сети метеорологических пунктов и создание климатических станций современного технического уровня, экологические мероприятия, геологоразведка, прокладка трансполярных авиационных маршрутов. Необходимо желание, финансирование, организация и, конечно, долгосрочное планирование.

Я бы предложил создание государственной Корпорации развития Арктики, наделенной необходимыми финансовыми, научными и производственными ресурсами. Наличие такого центра компетенции позволило бы обеспечить всестороннюю кредитно-финансовую поддержку: эффективные инструменты долгосрочного кредитования хозяйственной деятельности, налоговые вычеты на расходы по проведению природозащитных мероприятий, а там, где это необходимо (традиционные промыслы), освобождение от налогов. Кроме того, такая корпорация могла бы оценить целесообразность предоставления субсидий на создание электрогенерирующих мощностей по возобновляемым источникам энергии — ветровой, геотермальной и др. Могу предположить, что при рачительном государственном подходе такая целесообразность будет оценена как высокая. Подчеркну, при «государственном подходе», ведь частнопредпринимательскую инициативу в регионе можно ожидать только тогда, когда туда придут государственные инвестиции не только в инфраструктурные проекты, но и в создание крупных производств, создающих возможности для работы малых и средних предприятий. Частный сектор естественно нуждается в госгарантиях возвратности крупных инвестиций.

И еще одно. Если говорить об институализации управления развитием Арктики в форме создания профильного ведомства, то я не сторонник такого организационного решения. Даже в СССР не видели нужды в создании такого министерства, ведь освоение Арктики — это межведомственная задача, для решения которой лучше подходят коллегиальные органы, вырабатывающие общие для всех участников планы. В нашей системе управления нужна, во-первых, комплексная программа развития Арктики, включающая цели, долгосрочный прогноз, мониторинг, показатели и механизмы реализации. Если подготовительная работа будет проделана быстро и качественно с приглашением к этой масштабной задаче наших партнеров по евразийской интеграции, то мы сумеем построить надежную основу для нашего дальнейшего сотрудничества, в том числе по прокладке магистралей Большого евразийского партнерства.

