**КРАСНОПОЛЬСКИЙ
Борис****Хананович**

Доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник

Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042

**KRASNOPOLSKI
Boris
Khananovich**

Doctor in economics, professor, chief researcher
Economic Research

Institute FEB RAS, 153, Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042

boriskrasno@gmail.com

**АРКТИКА – ТЕРРИТОРИЯ ДИАЛОГА
И ОКЕАН ВОЗМОЖНОСТЕЙ****THE ARCTIC – TERRITORY OF DIALOGUE
AND AN OCEAN OF POSSIBILITIES**

Первая половина нынешнего 2019 года явилась весьма «урожайной» на экономические конференции, посвященные исследованиям как национальных проблем развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), так и международных проблем развития арктической зоны мира.

Только краткий перечень этих конференций выглядит весьма внушительно:

– Международная конференция «Ушаковский форум», посвященная проблемам развития Арктики (21 февраля 2019 г., Финуниверситет, Москва);

– XX Апрельская международная научная конференция по проблемам развития экономики и общества (9–12 апреля 2019 г., ВШЭ, Москва), включавшая специальную секцию «Арктические исследования»;

– V Санкт-Петербургский международный экономический Конгресс (СПЭК–2019) «Форсайт «Россия»: Будущее технологий, экономики и человека» (3 апреля 2019 г., ИНИР им. С.Ю. Витте, Санкт-Петербург), который включал круглый стол, посвященный арктическим проблемам;

– Всероссийская конференция с международным участием II Юдахинские чтения «Проблемы обеспечения экологической безопасности и устойчивое развитие арктических территорий» (24–28 июня 2019 г., Архангельск).

Венчал этот список конференций по Арктике первой половины текущего года крупнейший V Международный арктический форум «Арктика – территория диалога», который состоялся 8–10 апреля 2019 г. в Санкт-Петербурге.

Последнее мероприятие требует особого комментария в связи с его масштабностью, широчайшим охватом арктической тематики и научной и прикладной значимостью рассматриваемых на этом форуме проблем.

Нынешний форум собрал на своей площадке более 3 600 представителей российских и международных политических, научных и деловых кругов, общественности, ведущих средств массовой информации. Это в полтора раза

больше, чем во время прошлого форума, состоявшегося в 2017 г. Выросло количество стран, принимающих участие в мероприятии: в 2017 г. – 31 страна, в 2019 г. – 52 государства. Самыми многочисленными стали делегации из Китая, Норвегии, Финляндии, Швеции, США, Дании, Исландии, Канады и Японии.

Архитектура деловой программы была разделена на три основных трека: «Прибрежные территории», «Открытый океан» и «Устойчивое развитие». За три дня работы в формате сессий, обсуждений, питч-сессий, лекций было проведено 49 мероприятий. В форуме приняли участие 129 глав российских и 12 глав иностранных компаний.

Также в форуме приняли участие Президент Российской Федерации Владимир Путин, Президент Финляндии Саули Ниинистё, Президент Исландии Гудни Торлациус Йоханнессон, Премьер-министр Норвегии Эрна Сульберг, Премьер-министр Швеции Стефан Левен, Министры иностранных дел Дании и Норвегии Андерс Самуэльсен и Ине Мари Эриксен-Сёрэйде. На форум прибыли представители по вопросам Арктики министерств иностранных дел 8 иностранных государств, а также Европейского союза. Россию представляли семь федеральных министров, 10 руководителей федеральных агентств и служб, а также главы 15 субъектов Российской Федерации.

Ключевым событием деловой программы форума стало пленарное заседание «Арктика. Океан возможностей». В своём выступлении Владимир Путин подчеркнул, что уже в этом году в России намерены подготовить и принять новую стратегию развития российской Арктики до 2035 г. Она должна объединить мероприятия национальных проектов и государственных программ, инвестиционные планы инфраструктурных компаний, программы развития арктических регионов и городов. Президент РФ особо отметил, что по ключевым социально-экономическим показателям, по качеству жизни людей все арктические регионы необходимо вывести на уровень не ниже среднероссийского.

Несколько секций форума было посвящено текущим проблемам и перспективам развития Северного морского пути (Севморпути). Специалисты и эксперты обсудили предложения по повышению эффективности организации плавания судов, совершенствованию мониторинга ледовой обстановки и навигационно-гидрографического обеспечения в акватории Севморпути, развитию инфраструктуры морских портов, а также по формированию грузовой базы и созданию ледокольного флота.

Несколько секций форума было посвящено и такой весьма важной проблеме, как наличие и экологически контролируемые возможности использования богатейших запасов природных ресурсов Арктики. Прежде всего речь шла о перспективах и проблемах освоения нефтегазовых месторождений. В силу истощаемости ресурсов нефти и газа в традиционных районах добычи в будущем Арктику стоит рассматривать как один из главных объектов пополнения запасов углеводородов. В связи с чем интерес арктических стран к освоению данного региона будет только расти. Россия имеет огромный потенциал в части пополнения запасов и ресурсов углеводородов за счёт ввода в эксплуатацию шельфовых месторождений Арктики. Однако для реализации данного потенциала необходима грамотная и продуманная государственная политика, нацеленная на создание условий, стимулирующих инвестиции со стороны ресурсодобывающих компаний.

Не обошли вниманием участники форума и такую проблему, как инфраструктурное развитие в условиях Крайнего Севера. Хорошо известно, что одной из целей государственной политики по развитию транспортной инфраструктуры в Арктике должно быть полноценное и опережающее обеспечение портов и Севморпути подъездными путями. В настоящее время в полярных регионах идёт формирование сети железнодорожных и автомобильных дорог. Важ-

нейшие из проектов: Белкомур, железная дорога Бованенково – Сабетта, Северный широтный ход, строительство пускового комплекса Томмот – Якутск. Обеспечение судоходства по внутренним водным путям для арктических регионов является важнейшим условием «северного завоза», хозяйственной и продовольственной безопасности удалённых районов.

Несколько секций Форума было связано обсуждением проблем создания рациональной социальной модели проживания и обеспечения жизнедеятельности в регионе коренного и пришлого населения. Представляется разумным на нынешнем цикле освоения Арктики сделать ставку на осмысленное и мотивационно прозрачное сочетание долговременной осёдлости и «длинной вахтовки» как принципа кадровой политики.

С Арктическим регионом, который уже в ближайшие десятилетия может стать крупной кладовой энергоресурсов и ключевой транспортной артерией планеты, связаны интересы многих стран – как собственно арктических, так и более отдалённых. Важную роль играет и фактор безопасности – военными приготовлениями в той или иной степени занимаются все арктические государства, а также державы, заинтересованные в экспансии на север. Поэтому в рамках нескольких сессий форума обсуждались подходы стран, входящих в Арктический совет, к расширению возможностей сотрудничества по снижению латентной напряжённости, конфронтационной риторики и концентрации внимания на позитивной повестке дня. Особое внимание было уделено трансграничному межрегиональному сотрудничеству в экономической и гуманитарной сферах.

В контексте развития единой транспортной инфраструктуры в Арктике, её внешних и внутренних элементов большое значение приобретает транспортная взаимосвязь (transport connectivity) как инструмент региональной интеграции и удовлетворения потребностей местного населения, бизнеса, поисково-спасательных служб, исследовательских экспедиций, туризма и др. Развитие внутренних, периферийных транспортных коммуникаций повысит транспортную доступность населённых пунктов и обеспечит возможности для транспортировки промышленной продукции, в том числе иностранных грузоотправителей. Развитие внешних транспортных связей между Арктической зоной, Сибирью, Уралом и Дальним Востоком становится важной задачей в рамках формирования новой модели стимулирования экономического роста России и обеспечения качества жизни и коренного, и пришлого населения.

Внимание участников форума было также сосредоточено на самом процессе и механизмах проведения исследовательских работ как фундаментального, так и прикладного характера. Для достижения эффективных результатов процесс освоения Арктики должен проводиться на принципиально новой научной основе. Одним из эффективных механизмов этого процесса является международное «Соглашение о научном сотрудничестве в Арктике», которое было обновлено на заседании Арктического совета в 2017 г.

Также хотелось бы остановиться на Совещании комитета региональных координаторов Северного форума и II Встрече губернаторов Северного форума, с которыми связаны предложения ИЭИ ДВО РАН, переданные в эту международную организацию накануне Арктического форума. Указанные предложения предполагают усиление внимания научных организаций и деловых кругов к Дальневосточной Арктике.

Хорошо известно, что взаимодействие в западной части арктической зоны России – Баренцевом/Евроарктическом регионе отличается уникальной степенью кооперации как на межправительственном, так и на региональном уровнях. С момента своего учреждения Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) утвердился в качестве эффективной структуры межгосударственного взаимодействия. Здесь естественно возникает вопрос: а почему в тихоокеанском арктическом сегменте, в котором расположен крупнейший перекрёсток морских

дорог Арктики – Берингов пролив на развилке Севморпути и Северо-Западного прохода в Европу вдоль побережья Аляски и Канады – не существует международных структур, близких по миссии к СБЕР, которые осуществляли бы координацию международной деятельности в этом секторе Арктики. А ведь здесь накопились далеко не только геополитические и геоэкономические, но и острейшие экологические проблемы, которые требуют немедленного решения. Конечно, здесь играет определённую роль конфронтация США и Канады, двух крупнейших членов Арктического совета, с Россией, их неоправданные санкции против нашей страны.

И в данном случае возникает предложение, предполагающее организацию структуры, схожей по миссии со СБЕР, в тихоокеанском арктическом сегменте, которую можно условно назвать «Совет Тихоокеанского арктического региона и Берингова пролива». В состав последнего, кстати, могли бы войти не только арктические страны – Россия, США и Канада, но и другие государства, имеющих интерес к этому арктическому сектору, например, Китай, Япония, Южная Корея и др.

■ ■ ■
Для цитирования:

Краснопольский Б.Х. Арктика – территория диалога и океан возможностей // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 3. С. 100–103. DOI: [10.14530/reg.2019.3.100](https://doi.org/10.14530/reg.2019.3.100)

For citing:

Krasnopolski B.K. The Arctic – Territory of Dialogue and an Ocean of Possibilities. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2019. Vol. 6. No. 3. Pp. 100–103. DOI: [10.14530/reg.2019.3.100](https://doi.org/10.14530/reg.2019.3.100) (In Russian)