
УДК 332.1+339.9
DOI 10.31249/espr/2022.02.06

Б.Х. Краснопольский*

**СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЕ ТЕРРИТОРИИ И АКВАТОРИИ РОССИИ:
НАЦИОНАЛЬНЫЕ И ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
СИНЕЙ ЭКОНОМИКИ**

Аннотация. В данной статье рассмотрены вопросы развития синей экономики на наиболее отдаленных от центра России территориях и акваториях восточной части Арктической зоны и Северного морского пути, а также в трансграничном секторе Тихоокеанской Арктики, находящемся на «перекрестке» двух океанов – Тихого и Северного Ледовитого, и двух континентов – Евразийского и Северо-Американского. Представлены доказательства необходимости активизации научных исследований и практического использования их результатов по решению накопившихся здесь проблем как на национальном уровне, так и в рамках российско-американской кооперации для устойчивого экологического и социально-экономического развития формирующегося в этой части Арктики трансграничного пространственно-хозяйственного образования. Обосновывается необходимость создания в этих целях российско-американского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации; Северный морской путь; трансграничный сектор Тихоокеанской Арктики; российско-американские отношения; синяя экономика; Совет Берингова / Тихоокеанско-арктического региона.

Для цитирования: Краснопольский Б.Х. Северо-восточные территории и акватории России: национальные и трансграничные проблемы синей экономики // Экономические и социальные проблемы России. – 2022. – № 2. – С. 117–134.

* **Краснопольский Борис Хананович**, д-р экон. наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономических исследований Дальневосточного отделения РАН (ИЭИ ДВО РАН). E-mail: boriskrasno@gmail.com

Krasnopolski Boris, DSc (Econ. Sci.), Professor, Chief Researcher of the Economic Research Institute, Far Eastern Branch, Russian Academy of Sciences (ERI FEB RAS). E-mail: boriskrasno@gmail.com

© Краснопольский Б.Х., 2022

В.Н. Krasnopolski
**Nord-Eastern territories and water areas of Russia:
national and transboundary problems of the blue economy**

Abstract. This article deals with the issues of solving the problems of the blue economy in the most remote from the center of the country territories and waters of the Eastern part of the Arctic zone of the Russian Federation and the Northern Sea Route, as well as in the transboundary sector of the Pacific Arctic, located at the crossroads of two oceans – the Pacific and the Arctic, and two continents – Eurasian and North American. In this article the evidences are presented of the need for further intensification of scientific research and its practical use in this part of the world Arctic to solve the problems accumulated here both at the national level of Russia and in Russian-American cooperation in the sustainable environmental and socio-economic development of the newly formed transboundary spatial-economic formation. For these purposes, the creation of the Russian-American Bering / Pacific-Arctic Council in this Arctic sector is justified, which, in the areas of its work, will be focused on solving the priority problems of the blue economy.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation; Northern Sea Route; transboundary sector of the Pacific Arctic; Russian-American relations; blue economy; Bering / Pacific-Arctic Council.

For citation: Krasnopolski B.H. Nord-Eastern territories and water areas of Russia: national and transboundary problems of the blue economy // Economic and Social Problems of Russia. – 2022. – N 2. – P. 117–134.

Введение

Проблемы системного, устойчивого и экологически ответственного развития различных отраслей экономики, связанных с использованием ресурсов Мирового океана и морей, а также социально-экономического развития прибрежных территорий все в большей степени становятся приоритетными как в научных исследованиях, так и в практической деятельности. Хорошо известно, что именно в этой области в последние годы сформировалась и получает распространение концепция синей экономики (экономики океанов и прибрежных территорий), которая начинает занимать заметное место в повестке дня различного рода национальных и международных организаций и разрабатываемых ими программах и стратегиях. По данным международных экспертов, общая стоимость ресурсов океана оценивается в 24 трлн долл. Океаны и моря обеспечивают продуктами питания 10–12% населения Земли, Мировой океан поглощает порядка 30% углекислого газа, вырабатываемого человеческим сообществом, что чрезвычайно важно для стабилизации экологического состояния всей планеты [Синяя экономика ... , 2021].

При этом специалисты отмечают стремительно нарастающую деградацию экосистем основных бассейнов Мирового океана, его морей и прибрежных территорий. Социально-экономическое развитие, жизнедеятель-

ность и благосостояние населения последних непосредственно связаны с ресурсами и экологическим состоянием примыкающих водных пространств. В экономике океана все в большей степени нарастают различного рода риски и угрозы: климатические вызовы, загрязнение отходами человеческой деятельности, чрезмерная эксплуатация биоресурсов, транспортная перенасыщенность отдельных океанических и морских зон, ограничения и противостояния военно-стратегического характера и др.

Все это требует неотложных мер по формированию достаточно четких международных и тесно взаимосвязанных с ними национальных подходов и механизмов к урегулированию возникающих проблем как естественно-природного характера, так и экономического плана. Их отсутствие или недостаточная проработка подчас приводят к ожесточенным рыночным противоречиям, являющимся существенным источником различного рода кризисов в синей экономике. Создание в этой сфере новых форматов международного сотрудничества и формирование правовой базы по освоению ресурсов океана, внедрение новых механизмов финансирования проектов, разработка индикаторов и стандартов в области социальной и экологической устойчивости и др. – все это может и должно в позитивном плане отразиться на нейтрализации негативных процессов, возникающих в отраслях синей экономики.

Мировой Арктический бассейн

Все, что сказано выше о проблемах синей экономики в глобальных масштабах, касается и Арктического бассейна, т.е. Северного Ледовитого океана и морей, входящих в арктическую зону мира, а также граничащих с этими водными пространствами прибрежных территорий восьми стран (Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция, США). Все перечисленные страны входят в Арктический совет, а Россия в мае 2021 г. вступила в должность председателя этого совета сроком до 2023 г.

Вообще, вопросы синей экономики в Арктике находятся в сфере исследовательских интересов многих ученых в России. Например, большой вклад в эту проблематику вносит такой экспертный центр, как «Проектный офис развития Арктики» (ПОРА), в рамках которого еще в 2019 г. было предложено разработать специальный федеральный проект «Синяя экономика в Арктике: вода как главный ресурс XXI века» [Эксперты ПОРА ... , 2019].

Работа по изучению и решению проблем синей экономики в части устойчивого экологического и социально-экономического развития арктических регионов и водных пространств оживилась после проведения в мае 2021 г. очередного 12-го Министерского заседания Арктического совета, который был юбилейным в связи с 25-летием создания этой организации в 1996 г. На этом заседании всеми странами-участниками был еди-

ногласно принят (впервые в истории Арктического совета) стратегический 10-летний план его работы до 2030 г., что свидетельствует о значительном усилении внимания к вопросам устойчивого и экологически ответственного освоения арктических территорий, акваторий и аэроторий¹. В декабре 2021 г. в Салехарде состоялось первое пленарное заседание Арктического совета под председательством России, на котором обсуждалась реализация этого нового стратегического плана. На специальной сессии совместно с Арктическим экономическим советом обсуждалось применение принципов синей экономики, которые должны помочь максимально экологичному развитию Арктики [Синяя экономика ... , 2021].

В рамках Арктического совета с 1998 г. действует «Рабочая группа по устойчивому развитию» (SDWG), на которую возложена координация действий всех стран-участников, других рабочих групп и наблюдателей совета в данной области. Ее работа фокусируется в основном на «человеческих», если так можно сказать, параметрах освоения Арктики. Основными функциями являются интегрированные, комплексные действия по защите и улучшению окружающей среды, экономики, социальных условий, здоровья и в целом жизнедеятельности коренных общин и осевшего здесь пришлого населения. Работа Группы осуществляется по нескольким тематическим направлениям, что отражено в ее Стратегическом рамочном документе [Рабочая группа по устойчивому развитию, 2022].

Есть надежда, что активная деятельность этой группы станет ведущей силой устойчивого развития в Арктике. В 2019 г. SDWG инициировала реализацию в Арктическом бассейне проекта под названием «Синяя БиоЭкономика», цель которого – анализ направлений, возможностей и рисков использования морских биоресурсов, а также выработка конкретных предложений по более эффективным способам использования возобновляемых ресурсов Арктики. Этот проект пока реализуется в Исландии, Норвегии, Северной Канаде и на Аляске (США), но к нему готовы подключиться и другие страны-участники и наблюдатели Арктического совета [Концепция «синей экономики», 2021].

Одним из направлений деятельности Арктического совета также определен мониторинг и изучение трендов морских перевозок в Арктике, прежде всего – через Северный морской путь (СМП, Севморпуть). Эта работа ведется в рамках «Рабочей группы по защите арктической морской окружающей среды». В целях улучшения координации арктического судходства Арктический совет в 2020 г. приступил к реализации инициативы по созданию новой площадки сотрудничества стран-участников, а именно – «Морского механизма старших должностных лиц Арктики».

¹ Воздушное пространство над территорией аэродрома и прилегающей к нему местностью в радиусе около 50 км, в пределах которого производятся приаэродромные полеты.

Северо-восточные районы российской Арктики

Деятельность России в Арктическом бассейне в последнее время существенно активизировалась, что отвечает тематике сквозного приоритета председательства России в Арктическом совете – «Ответственное управление для устойчивой Арктики» – на ближайшие два года (о чем сказано выше). Это находит выражение в ее усилиях по координации действий стран-участников совета в области устойчивого развития, а на национальном уровне – в поисках путей решения проблем Арктической зоны РФ (АЗРФ).

Россия усиливает транспортно-сырьевую специализацию Арктики на базе начавшегося в предыдущие годы создания восьми опорных зон промышленно-сырьевого развития, что, естественно, ведет к росту объемов перевозок по Севморпути и повышению интенсивности морского трафика. Две из этих зон (Северо-Якутская и Чукотская) расположены в восточном секторе АЗРФ, в северной (арктической) части Дальневосточного макрорегиона. Эти территории характеризуются большими запасами месторождений золота, серебра, алмазов, олова, вольфрама, редкоземельных металлов, угля и др., что создает достаточно благоприятные условия для развития здесь добывающей промышленности.

В принятых Правительством РФ документах определяются приоритеты развития каждой из намеченных арктических опорных зон.

Развитие 13 северных (арктических) улусов Республики Саха (Якутия) связано с реками Анабара, Лена, Яна, Индигирка и Колыма, для которых приоритетным является дноуглубление и развитие судоходства. В свою очередь, это позволяет активизировать освоение в бассейнах указанных рек крупных минерально-сырьевых месторождений твердых полезных ископаемых. Здесь также реализуется крупный пилотный проект по созданию сети торгово-логистических центров для обеспечения «северного» завоза. Приоритетными для Чукотского автономного округа (ЧАО), служащими «драйвером» развития транспортной и энергетической инфраструктуры территории, является проект освоения Баимского рудного (медно-золотого) месторождения, а также модернизация портов Певек и Провидение. Инвестиционное решение по данным проектам было принято, и государство намеревалось оказать инфраструктурную поддержку их реализации [Минвостокразвития обозначило приоритеты ... , 2020].

Отраслевая специализация на добывающей промышленности в этих районах связана с тем, что они находятся на начальных стадиях освоения, структура их экономики не диверсифицирована, транспортно-логистические функции заключаются преимущественно в вывозе полезных ископаемых, а в завозе грузов преобладают потребительские товары (так называемый «северный» завоз). Жесткая привязка хозяйственной деятельности к локальным центрам месторождений полезных ископаемых на этом огромном в географическом плане пространстве вызывает неравномерность

хозяйственного освоения территории, сложность формирования относительно постоянной системы расселения, т.е. освоение остается в основном локально-очаговым.

Развитие восточного сектора АЗРФ также в значительной степени зависит от эффективности работы морского транспорта как в промышленном, так и в социальном плане. Не случайно поэтому большинство морских портов в мировой Арктике, в том числе наиболее крупных (Мурманск, Дудинка, Сабетга, Варандей и др.), расположены как раз в зоне действия СМП и частично на морских коммуникациях, имеющих непосредственную связь с ним (рис. 1).

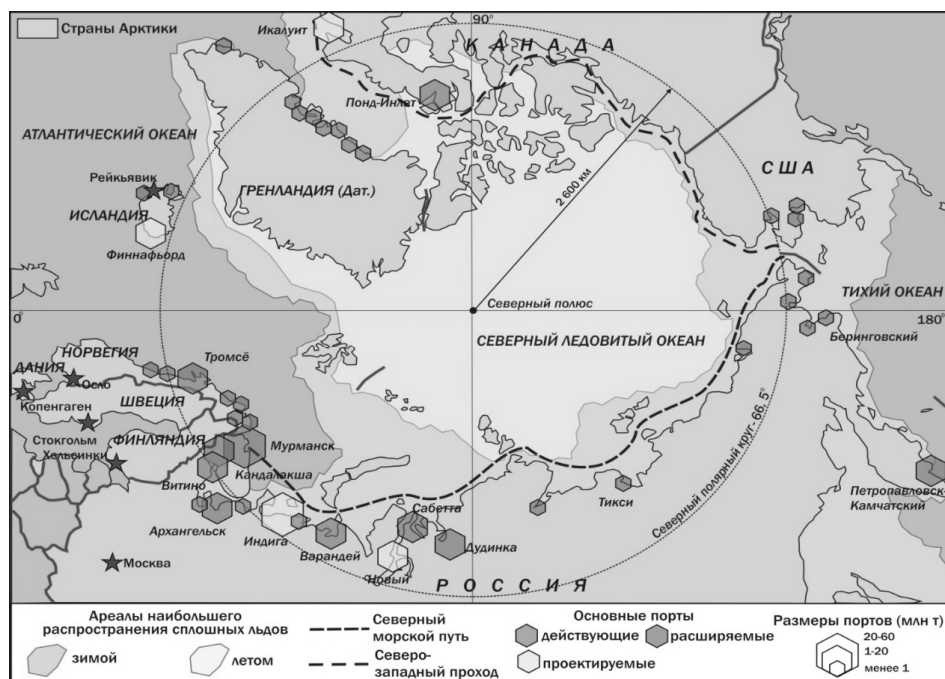


Рис. 1. Морские порты мировой Арктики

Источник: Карта выполнена Хижняком В.Д. (ИЭИ ДВО РАН) [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021, с. 176].

Другой значимый арктический морской маршрут – Северо-Западный проход (СЗП) вдоль побережья Аляски (США) и Канады на Гренландию и Европу – развит к настоящему времени в значительно меньшей степени. Здесь еще недостаточно соответствующей инфраструктуры и ледокольного флота, сохраняется сложная ледовая обстановка и т.д. Этот путь используется в основном для разовых транспортно-логистических

операций и в туристических целях, в плане масштабных грузоперевозок он не представляет интереса.

Морские порты АЗРФ и Северный морской путь

Обычно при анализе работы морских портов АЗРФ они разделяются на две группы: порты западной и восточной частей российского сектора Арктики.

Западные арктические порты отличаются достаточно развитой инфраструктурой, действуют в основном круглогодично и имеют современное техническое оснащение для перевалки больших объемов грузов. Портовое хозяйство восточной части АЗРФ в последние десятилетия подошло к глубокому системному кризису. Это негативно отразилось на показателях их грузооборота, которые ничтожно малы по сравнению с западным сектором, грузооборот портов которого составляет 98% от всего объема грузооборота в АЗРФ. Но в целом, как отмечают эксперты, за период с 2000 по 2019 г. совокупный грузооборот портов АЗРФ увеличился в 8,9 раза и в 2019 г. достиг 104,8 млн т. Доля арктических портов в общем объеме грузооборота портов страны ежегодно возрастает: за указанный период она увеличилась с 5% до 12% [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021].

Государственная поддержка предпринимательской активности в арктических регионах, принятие и реализация пакета документов в этой области отражается в первую очередь на увеличении грузооборота по СМП в западной части АЗРФ. Эта политика последовательно реализуется в Плане развития инфраструктуры СМП до 2035 г. [План развития инфраструктуры ... , 2019]. Последний включает в себя осуществление крупных инвестиционных проектов в АЗРФ и тесно связанное с ними расширение портовой инфраструктуры, которая должна обеспечить достаточный грузооборот на прибрежных территориях СМП.

Объемы работы восточных арктических портов в перспективе до 2035 г. по-прежнему будут не такими значительными, как западных портов АЗРФ. Но все-таки, по расчетам специалистов, грузооборот портов восточной Арктики с 2019 до 2035 г. должен существенно вырасти – в 12 раз, объем полученного дохода портов – в 6 раз, налоговые выплаты – в 5,7 раза, а численность занятых – в 2,4 раза. Среди дальневосточных портов, связанных с арктической акваторией, наибольшим потенциалом обладает порт-хаб¹ Петропавловск-Камчатский. Здесь можно организовать переработку порядка 160 млн т транзитных контейнерных грузов, формируемых в основном на СМП по направлению Северо-Восточная

¹ Порт-хаб – логистический центр, в который поступают партии грузов для дальнейшего перераспределения по местам их назначения на берегу либо по другим направлениям транспортировки морским транспортом.

Азия (Китай, Япония, Южная Корея) – Западная Европа [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021].

Вообще, развитие СМП, являющегося важной транспортной артерией России, связано с его двойной ролью: как национальной арктической магистрали и как международного транзитного коридора.

С точки зрения национальных интересов очень важно преодолеть кризисное состояние инфраструктуры СМП, обеспечить технико-технологическую модернизацию и функционирование магистрали на уровне современных достижений НТП на всем ее протяжении. Именно данный подход должен служить основой интенсивного наращивания ее грузооборота [Лазарев, 2019]. Позитивные шаги в этом направлении позволили уже в 2016 г. превысить максимальный показатель переработки грузов в советский период, который составлял 6,5 млн т в 1987 г. В 2020 г. этот показатель достиг максимума за 20-летний период – 32,97 млн т (табл. 1).

Таблица 1

Перевозка грузов по Северному морскому пути за 2000–2020 гг., млн т

Годы	2000	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2020
Грузооборот	1,58	1,70	2,02	2,15	1,80	2,31	2,20	5,17	10,50	31,53	32,97

Источник: [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021, с. 173].

Рост грузооборота СМП тесно связан со стабильным наращиванием объемов добычи на вновь вводимых в эксплуатацию на прибрежных арктических территориях месторождениях нефти (компания «Газпромнефть»), газа и организацией производства СПГ (компания «Новатэк»), продолжением добычи меди, никеля и палладия (компания «Норникель»).

Динамика транзитных перевозок характеризуется другой тенденцией [Лазарев, Фисенко, 2020]. В 2010 г. были снижены технические требования к уровню ледовой защиты судов, курсирующих на арктических трассах. Это стимулировало рост транзитных перевозок на СМП, объем грузооборота которого в 2013 г. достиг своего максимума – 1,6 млн т, за счет их активизации между некоторыми северо-азиатскими и европейскими странами. Но начиная с 2014 г. транзитные перевозки резко сократились, и уже в 2019 г. их объем составил только 600 тыс. т. Специалисты называют следующие причины подобного положения:

(1) разрастание экономического кризиса в мире и санкционная политика европейских и североамериканских стран в отношении России и СМП;

(2) завершение строительства и сдача в эксплуатацию второго русла Суэцкого канала, что дало возможность переориентировать часть грузовых перевозок с СМП на южное направление;

(3) отсутствие достаточного количества грузов для перевозки из Европы в Азию, из-за чего суда в одну сторону вынуждены следовать незагруженными (на балласте);

(4) не проработанные в достаточной мере условия использования судов (их фрахта, страховки, безопасности и др.) для транзитных перевозок в зоне юрисдикции России.

Можно сделать вывод, что дальнейшее расширение судоходства по трассе СМП в обозримой перспективе основано преимущественно на российских грузах. Транзитные международные перевозки будут, скорее всего, составлять их небольшую долю.

Морские порты восточного сектора АЗРФ

В настоящее время опорную береговую инфраструктуру восточно-тихоокеанского сектора АЗРФ формируют шесть портов. Их выгодное географическое положение позволяет обеспечивать свободный выход на международные транспортные коридоры и осуществлять внешнеторговые связи. Однако их инфраструктура остро нуждается в комплексной модернизации, так как она была создана еще в советские времена, когда в основном решались военно-стратегические задачи страны. Подобный подход объясняет ее сегодняшние недостатки:

(1) бункеровка возможна только в порту Анадырь;

(2) в Эгвекиноте нет пункта пропуска через государственную границу;

(3) в портах Певек, Провидения, Эгвекинот и Беринговский существуют проблемы с навигационным обслуживанием;

(4) порт Мыс Шмидта не является самостоятельным портом, он – подразделение порта Певек и имеет только рейдовую выгрузку;

(5) практически во всех портах, кроме порта Певек, где установлена плавучая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС), имеет место дефицит электроэнергии.

Кроме того, отсутствие выхода на железнодорожную сеть страны и тесная зависимость от ледовой ситуации и графика судоходства по СМП постоянно замедляют сроки переоснащения этих арктических портов [Леонов, Заостровских, 2021].

В ближайшие годы в отношении арктических портов Дальнего Востока необходимо решить две основные задачи:

(1) увязать их функционирование с экономикой прилегающих территорий. Это поможет обеспечить интенсивное развитие местных предприятий, повысить занятость населения и увеличить производство продукции с высокой долей валовой добавленной стоимости;

(2) стимулировать переход к новому технико-технологическому этапу развития портового хозяйства, что приведет к расширению функций

портов и, как следствие, будет способствовать росту объемов формируемой в портах прибыли.

Перспективы развития восточных арктических портов определяются потенциальными объемами грузооборота восточной части СМП, что нашло отражение в новой Стратегии развития Арктической зоны РФ до 2035 года [Указ Президента ... , 2020]. Согласно документу, развитие производственных объектов в АЗРФ обеспечит загрузку транспорта, снимет инфраструктурные ограничения и привлечет дополнительные транзитные грузы. По данному Указу должны быть созданы благоприятные условия для перевозки грузов, объем которых в 2035 г. планируется нарастить до 160 млн т, из них 150 млн т составят национальные грузы, а 10 млн т сформирует транзит. По некоторым оценкам, из 160 млн т, прогнозируемых к перевозке по СМП к 2035 г., объем грузов, перерабатываемых в портах восточной Арктики, может составить порядка 32,7 млн т или 20,4%, в том числе:

(1) в портах Чукотского автономного округа – 10,2 млн т, причем 10 млн т будет обеспечивать работа Беринговского узла;

(2) в порте-хабе Петропавловск-Камчатский – 22,5 млн т, из которых 96,4% (21,7 млн т) будут связаны с проектом «Ямал-СПГ»¹ [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021].

Для выполнения прогнозируемого до 2035 г. объема работ потребуются завоз техники, оборудования, строительных и продовольственных товаров, что приведет к росту объемов каботажных перевозок. Предполагается, что реализация названных перспективных проектов увеличит объем грузооборота восточных портов АЗРФ, создаст дополнительные рабочие места и будет способствовать проявлению системно-экономических эффектов, как в самих портах, так и за их пределами, потенциально способствуя формированию на базе локальных очаговых узлов («точек роста») полноценного пространственно-хозяйственного образования.

Трансграничный форпост АЗРФ

К восточным территориям и акваториям АЗРФ тесно примыкает трансграничный сектор Тихоокеанской Арктики, к которому по международной классификации арктических территорий мира относятся: со стороны России – полностью территория ЧАО, со стороны США – полностью штат Аляска с грядой Алеутских островов, а также исключительные акваториальные экономические зоны обеих стран [Agreement on Enhancing ... , 2017].

¹ Еще раз подчеркнем, что этот порт территориально не относится к АЗРФ, но, как было неоднократно отмечено, является ключевым системным портовым логистическим элементом восточной части СМП.

Но если учитывать сложившиеся пространственно-системные и практические хозяйственные отношения, есть серьезные основания включить в этот сектор и весь Камчатский край, хотя географически полуостров относится частично к субарктическим территориям и частично к области морского климата. Территория и акватория края играет большую роль в Тихоокеанском арктическом трансграничном секторе как с точки зрения хозяйственного использования ресурсного потенциала (например, добыча водных биологических ресурсов), так и в обеспечении функционирования СМП. Развитие порта-хаба Петропавловск-Камчатский в Дальневосточном морском бассейне во взаимосвязи с портом-хабом в Северном морском бассейне европейской части России (в Мурманске) – двух конечных портов СМП – создает возможность сбалансированного функционирования важнейшей транспортной магистрали Арктики.

Подобная позиция подтверждается современными исследованиями структурно-геологических и тектонических объектов в этой зоне. Геологические и геофизические работы показывают, что Камчатский полуостров является органической частью геологической структуры Тихоокеанского сектора Арктики [Бакланов, Мошков, Романов, 2013; Леонов, Заостровских, 2019; Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021].

Административная карта сектора Тихоокеанской Арктики в составе Чукотского автономного округа и Камчатского края со стороны России и штата Аляска со стороны США, а также исключительных (эксклюзивных) экономических акваториальных зон обеих стран (в квадрате – регион Берингова пролива) представлена на рис. 2.

Тихоокеанский арктический сектор, который практически выступает восточным «форпостом» АЗРФ, требует особого внимания в контексте развития синей экономики в Арктике. Это объясняется тем, что данный сектор является одним из двух опорных секторов Арктической зоны мира, которые существуют на пересечении высокоширотных акваторий Северного Ледовитого океана и меридиональных акваторий Атлантического и Тихого океанов. Эти опорные сектора в совокупности устанавливают глобальный экологический баланс и природное равновесие в Арктическом бассейне. Конечно, их роль различна в зависимости от географических и экологических особенностей каждого «перекрестка», но весьма существенное и во многом определяющее все другие процессы в Арктическом бассейне влияние бесспорно. На какие процессы оно распространяется?

1. На природно-экологические: климатические изменения в морях Северного Ледовитого океана, их ледовую обстановку и устойчивое состояние биогеоценозов, а также на климатические флуктуации по всей планете.

2. На пространственно-хозяйственные: формирование систем расселения, промышленных узлов и зон социально-экономического развития; организацию транспортно-логистической базы для морских перевозок, добычи минеральных (особенно углеводородных) и биологических ресурсов.

3. На трансграничные политические: межгосударственную кооперацию различных арктических стран и совместное решение существующих здесь экологических и социально-экономических проблем; создание в этих зонах сопоставимых, «равновесных» уровней экономического и общественного развития и социального обеспечения, укрепление политико-стратегического баланса и др.



Рис. 2. Административная карта сектора Тихоокеанской Арктики
 Источник: [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика ... , 2021, с. 153]

Вообще, практически любая экономическая деятельность в морях и океанах на «стыках» территорий и акваторий граничащих стран может привести к различным трансграничным эффектам, учитывая взаимосвязь водных экосистем и цепочек формирования добавленной стоимости соответствующей продукции. Существует ряд актов международного права, регулирующих такую деятельность, а также добровольные принципы и стандарты, разработанные под эгидой международных организаций. Для Тихоокеанского сектора Арктики и Берингова пролива, конечно, существуют подобные документы, но, судя по практике, их явно недостаточно, и они в значительной степени устарели и требуют существенного обновления. В особенности это касается достаточно жестко действующих ин-

ституциональных механизмов и структур, влияющих на устойчивое и экологически ответственное природопользование на российско-американском трансграничном пространстве в Тихоокеанском арктическом секторе.

Кроме того, в мировом сообществе трансграничным арктическим секторам уделяется далеко не одинаковое внимание, а именно:

(1) В Европейском трансграничном секторе Арктики создано множество активно действующих международных организаций, например, показывающий высокую эффективность межрегиональный многосторонний Совет Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР);

(2) Азиатский трансграничный арктический сектор не имеет подобных механизмов общественного мониторинга международного сотрудничества, прежде всего между регионами Восточной России и Северо-Запада США.

Именно в связи с этим возникла инициатива создания российско-американского *Совета Берингова / Тихоокеанско-Арктического региона* (СБТР) со структурой, в значительной степени аналогичной СБЕР. Создание такого совета дает возможность установить постоянно действующие рабочие контакты и обмен информацией с европейским трансграничным макрорегиональным советом (т.е. между СБЕР и СБТР), а также организовать их согласованное взаимодействие с международным Арктическим советом и другими уже созданными международными арктическими организациями.

Вопросы необходимости создания подобных международных институциональных структур применительно к Дальневосточному макрорегиону рассматривались в ряде научных работ [Лексин, Порфирьев, 2019; Минакир, 2019; Минакир, Прокапало, 2017; Социально-экономическая проблематика российской Арктики ... , 2018]. Что касается непосредственно Берингова региона, то эти проблемы активно обсуждались и в зарубежной, в частности – в американской научной литературе [Berkman, Vylegzhanin, Young, 2016].

Следует учитывать, что при решении вопроса о создании СБТР придется иметь дело с тремя типами территорий.

(1) Территории (субъекты РФ, штат США), являющиеся непосредственным объектом деятельности СБТР. С российской стороны – это Чукотка и Камчатка, с американской стороны – штат Аляска, а также их исключительные (эксклюзивные) экономические акваториальные зоны.

(2) Территории, которые можно назвать «комплиментарными», дополняющими и поддерживающими российско-американское партнерство в Тихоокеанском секторе Арктики. Со стороны России это: Республика Саха (Якутия), а также южные районы Дальнего Востока – Сахалинская область, Хабаровский и Приморский края; со стороны США: штаты Северо-Западного побережья Северной Америки – Вашингтон и Орегон, частично – штат Калифорния.

(3) Территории стран-наблюдателей – Канады, стран Северо-Восточной Азии (Китай, Япония, Республика Корея) и других, которые имеют свои интересы в зоне Берингова пролива, в использовании СМП и в решении других вопросов, зависящих от стабильных и предсказуемых российско-американских отношений в Тихоокеанской Арктике.

На основании изложенных выше соображений была составлена структура СБТР (рис. 3). При создании данной схемы учитывались требования закона о приграничном сотрудничестве РФ [Об основах приграничного сотрудничества ... , 2017], а также использован пример Совета Баренцева / Евроарктического региона. Кроме этого, были приняты во внимание материалы ОЭСР, которая выделяет 11 базовых и 6 формирующихся отраслей синей экономики. К базовым отраслям относятся такие традиционные сферы, как, например, рыболовство, судоходство и туризм, к формирующимся – инновационные и высокотехнологичные сектора – аквакультура, глубоководная добыча, биотехнологии и возобновляемая энергетика.

Как видно на рис. 3, предложенная структура СБТР как раз и направлена на то, чтобы выступить институциональным инструментом для регулирования согласованного функционирования различных интеграционных сфер деятельности между Россией и США в этом секторе Арктики.

Данные предложения рассматривались на двух крупных международных симпозиумах по арктическим проблемам, на которых они в принципе получили одобрение. Первый симпозиум, на который для обсуждения был вынесен проект возможного создания СБТР, – это 24-е заседание Российско-американского тихоокеанского партнерства (РАТОП), прошедшее в конце июня 2019 г. в г. Хабаровске. Второй симпозиум – это IX Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» Ассоциации полярников (АСПОЛ), который состоялся 5–7 декабря 2019 г. в г. Санкт-Петербурге.

За время, прошедшее с момента выдвижения данной инициативы, было проведено множество ее обсуждений на различных научных, предпринимательских и административных, региональных и федеральных уровнях, на которых предложения в целом характеризовались позитивно. Это позволило сделать конкретные практические шаги в указанном направлении.

В частности, министр иностранных дел РФ С. Лавров на заседании Совета глав субъектов Российской Федерации в июне 2021 г. уведомил присутствующих, что Москва открыта к дальнейшему развитию сотрудничества с США, в частности – на региональном уровне, и заинтересована в создании новых региональных платформ для работы в рамках тихоокеанского диалога с Вашингтоном. «Мы заинтересованы в создании новых региональных структур, включая Совет Берингова / Тихоокеанско-Арктического региона, предполагающего участие ряда российских арктических субъектов и Аляски. Пока наши американские партнеры размышляют над этим предложением», – сказал С. Лавров [Лавров, 2021].

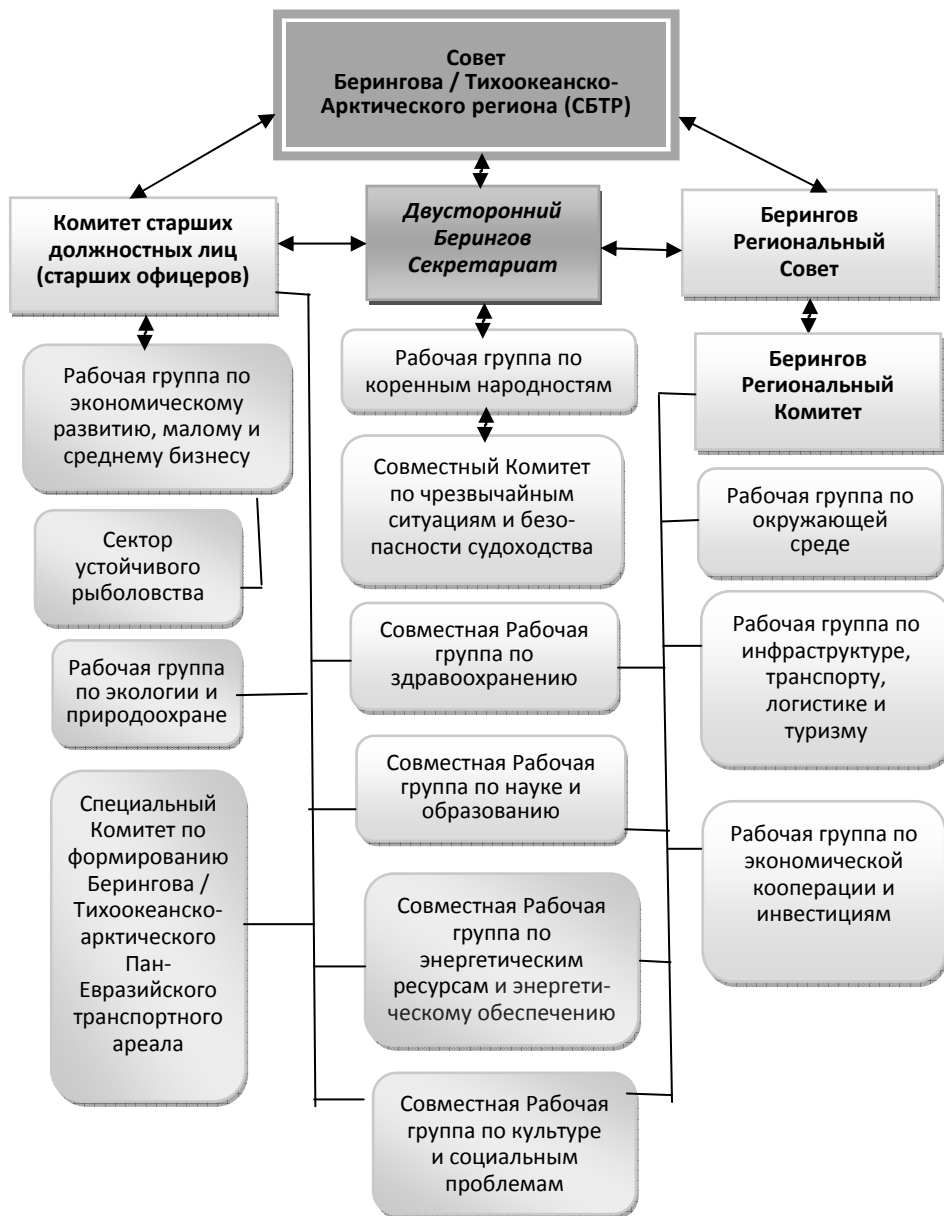


Рис. 3. Предлагаемая структура Совета Берингова / Тихоокеанско-Арктического региона (СБТР)

Источник: [Составлена автором]

Весьма позитивный подход к арктическим проблемам был продемонстрирован во время встречи в Женеве в июне 2021 г. президентами России и США В. Путиным и Д. Байденом [Путин ... , 2021]. Однако начавшаяся в 2022 г. спецоперация России на Украине, а также обострение напряженности между Россией и США отодвинули решение этого вопроса на неопределенное время.

Заключение

В данной статье рассматривались проблемы развития синей экономики, прежде всего морского транспорта, на наиболее отдаленных от центра страны территориях и акваториях восточной части АЗРФ и СМП, а также в трансграничном секторе Тихоокеанской Арктики, находящемся на «перекрестке» двух океанов – Тихого и Северного Ледовитого, и двух континентов – Евразийского и Северо-Американского. Представлены доказательства необходимости активизации научных исследований и практического использования их результатов для решения накопившихся здесь проблем. В этих целях обосновывается создание российско-американского Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР), одним из приоритетов работы которого будет развитие синей экономики в этом секторе Арктики.

Безусловно, в нынешних условиях резкого обострения российско-американских отношений (в особенности в связи с признанием Россией Луганской и Донецкой народных республик и проведением специальной операции по обеспечению их независимости) эти предложения невозможно реализовать. Но исследовательские разработки показывают, что иного пути для улучшения природно-экологической обстановки, предпринимательской деятельности, функционирования важнейших северных морских коммуникаций, жизнедеятельности коренного и пришлого населения – нет. Причем, что касается обеспечения надежности и безопасности Северного морского пути, то это относится к любому из его маршрутов – нынешнему под юрисдикцией России или возможному будущему высокоширотному – под эгидой Международной морской организации. Безусловно, это также относится и к Северо-Западному проходу, который в будущем займет более значимое место в морских грузоперевозках по арктическим акваториям.

Все это чрезвычайно важно не только для России и США, но и для многих других стран, готовых использовать эти морские коммуникации в своих экономических интересах. Хочется надеяться, что по мере снижения международной напряженности в период председательства России в Арктическом совете до 2023 г. будут сделаны реальные шаги в этом направлении.

Список литературы

1. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т. Территориальная организация хозяйства в долгосрочном развитии российского Дальнего Востока // Ученые записки ЗабГГПУ. – 2013. – № 1(48). – С. 143–155.
2. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика : на перекрестке двух океанов и континентов / отв. ред. Б.Х. Краснопольский ; Институт экономических исследований ДВО, РАН. – Хабаровск : ИЭИ ДВО РАН, 2021. – 248 с.
3. Концепция «синей экономики» : обзор международных практик устойчивого управления. Международные инициативы в сфере «синей экономики» / Министерство экономики РФ. – 2021. – URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/4f3bdf9df55157624f13ff2440275880/130821.pdf> (дата обращения: 21.01.2022).
4. Краснопольский Б.Х. Координация международных организаций северо-арктических регионов : к программе председательства Российской Федерации в Арктическом совете // Арктика и Север. – 2020. – № 41. – С. 148–162. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/koordinatsiya-mezhdunarodnyh-organizatsiy-severo-arkticheskikh-regionov-k-programme-predsedatelstva-rossiyskoj-federatsii-v> (дата обращения: 10.02.2022).
5. Лавров : Россия готова разрабатывать новые форматы диалога с США / ТАСС. – 2021. – 15.06. – URL: <https://tass.ru/politika/11650987> (дата обращения: 12.02.2022).
6. Лазарев В.А. Северный морской путь как фактор притяжения товарных потоков из Северо-Восточной Азии // Регионалистика. – 2019. – Т. 6, № 6. – С. 77–87.
7. Лазарев В.А., Фисенко А.И. Транзитный потенциал Северного морского пути // Морские интеллектуальные технологии. – 2020. – № 1, т. 2, ч. 2. – С. 257–261.
8. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Российская Арктика сегодня. Содержательные новации и правовые коллизии // Экономика региона. – 2018. – Т. 14, вып. 4. – С. 1117–1130.
9. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики // Арктика : экология и экономика. – 2021. – Т. 11, № 1. – С. 6–18. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-severnogo-morskogo-puti-i-rost-aktivnosti-knr-v-arktike-kak-predposylki-usileniya-transportnogo-karkasa-dalnego-vostoka> (дата обращения: 10.02.2022).
10. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Потенциал восточной Арктики как катализатор развития Дальнего Востока России // Арктика : экология и экономика. – 2019. – № 4(36). – С. 4–15. – URL: <http://arctica-ac.ru/article/450/> (дата обращения: 10.02.2022).
11. Минакир П.А. Развитие Дальнего Востока России и международное сотрудничество : новые направления и вызовы // Материалы XXXV российско-японского симпозиума ученых-экономистов Дальнего Востока России и района Кансай (Япония) / под ред. П.А. Минакира, Вакио Фудзимото ; Институт экономических исследований ДВО, РАН. – Хабаровск, 2019. – С. 101–109.
12. Минакир П.А., Прокапало О.М. Экономика Дальнего Востока России: состояние и перспективы // Регионалистика. – 2017. – Т. 4, № 3. – С. 48–56.
13. Минвостокразвития обозначило приоритеты развития каждого региона Арктики // Минвостокразвития РФ. – 2020. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/minvostokrazvitiya-oboznachilo-prioritety-razvitiya-kazhdogo-regiona-arktiki-24381/?sphrase_id=2485655 (дата обращения: 11.02.2022).

14. Об основах приграничного сотрудничества : федеральный закон Российской Федерации от 26 июля 2017 № 179-ФЗ // Гарант.ру. – 2017. – 26.06. – URL: <https://base.garant.ru/71730188/> (дата обращения: 12.02.2022).
15. План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года // Правительство РФ. – 2019. – 21.12. – URL: <http://static.government.ru/media/files/itR86nOgy9xFEvUVAgmZ3XoeruY8Bf9u.pdf> (дата обращения: 21.01.2022).
16. Путин рассказал об обсуждении с Байденом темы Арктики // Агентство экономической информации «Прайм». – 2021. – 16.06. – URL: https://1prime.ru/state_regulation/20210616/833950874.html (дата обращения: 12.02.2022).
17. Рабочая группа по устойчивому развитию в Арктике (Sustainable Development Working Group) // Arctic Council. – URL: <https://arctic-council.org/ru/about/working-groups/sdwg/> (дата обращения 21.01.2022).
18. Синяя экономика для Арктики // Наука для всех простыми словами. – 2021. – 15.12. – URL: <https://science.ru-land.com/stati/sinyaya-ekonomika-dlya-arktiki> (дата обращения: 11.02.2022).
19. Социально-экономическая проблематика российской Арктики в исследованиях институтов Российской академии наук. История, современность, перспективы / под ред. акад. Б.Н. Порфирьева. – Москва : Научный консультант, 2018. – 802 с.
20. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Официальный интернет-портал правовой информации. – 2021. – 26.10. – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (дата обращения: 02.02.2022).
21. Эксперты ПОРА предлагают разработать федеральный проект по сохранению воды в Арктике // Вести. – 2019. – 12.04. – URL: <https://www.vesti.ru/article/1378860> (дата обращения: 02.02.2022).
22. Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation // Arctic Council. – 2017. – 11.05. – URL: <https://oaarchive.arctic-council.org/handle/11374/1916> (дата обращения: 12.02.2022).
23. Berkman R.A., Vylegzhanin A.N., Young O.R. Governing the Bering Strait Region : Current Status, Emerging Issues and Future Options // Ocean Development & International Law. – 2016. – Vol. 47, iss. 2. – P. 186–217.
24. Baker B. Beyond the Northern Sea Route : Enhancing Russian-United States Cooperation in the Bering Strait Region // Polar Perspectives. – 2021. – N 8. – P. 1–27. – URL: <https://www.wilsoncenter.org/publication/polar-perspectives-no-8-beyond-northern-sea-route-enhancing-russian-united-states> (дата обращения: 12.02.2022).
25. Krasnopolski B.H. Pacific Arctic : The System-Forming Role of Infrastructure in the Sustainable Development of the Region // Smart Innovation, Systems and Technologies. – 2020. – Vol. 138. – P. 40–47.

Статья получена: 24.02.2022

Одобрена к публикации: 18.04.2022