

## ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ

### MAIN PROBLEMS OF THE RUSSIAN ARCTIC

© **Храмчихин** Александр Анатольевич, заместитель директора Института политического и военного анализа (Москва). Научные интересы: вооруженные силы стран мира, военные конфликты; Китай; НАТО; Арктика. 127106, Москва, а/я. Телефон и факс 148-495-225-22-04. E:mail: hrmndanot@mail.ru

© **Khramchikhine** Alexander, Deputy Director Institute of Political and Military Analysis. Armed forces, wars, China, NATO, Arctic. 127106, Moscow, post office box 14. E:mail: hrmndanot@mail.ru



**Аннотация.** Коррупция, бюрократия, отсутствие стратегии развития являются общероссийскими проблемами. Главные проблемы собственно Арктики – климат и неразвитость транспортной инфраструктуры. Однако человек лишь незначительно может повлиять на климат, а его изменение тоже становится проблемой. Соответственно, главная проблема – транспортная. Без развития транспорта говорить о перспективах развития Арктики бессмысленно. Кроме того, необходимо размещение вдоль арктического побережья арктических бригад и сил ПВО ВС РФ.

**Ключевые слова:** Арктика, коррупция, стратегия, население, транспорт, арктические бригады

**Abstract.** Corruption, bureaucracy, lack of strategy development are all-Russian problems. The main problems of the Arctic itself are the climate and poor transportation infrastructure. However, a mankind may only marginally affect the climate, and its change is also becoming a problem. Accordingly, the main problem is transport. Talks about the prospects of development of the Arctic are meaningless without the development of transport. Quartering along the Arctic coast of the Arctic brigades and air defense forces of the Russian Federation Armed Forces is also need.

**Keywords:** Arctic, corruption strategy, population, transportation, Arctic Brigades

Основными проблемами Российской Арктики на сегодняшний день являются бюрократия и коррупция; отсутствие внятной стратегии развития; климат; крайне низкая плотность населения и почти полное отсутствие транспортной инфраструктуры.

#### **Коррупция и бюрократия**

Совершенно очевидно, что это главные проблемы сегодняшней России, всерьез угрожающие ее национальной безопасности. Не менее очевидно и то, что они не могут быть решены на уровне одного региона или группы регионов, а только в масштабе страны в целом. Чрезвычайно затрудняет их решение глубокая укорененность коррупции в

национальном менталитете. Надо прямо признать, что в коррупционные схемы так или иначе включено почти все население страны, причем очень значительную его часть это вполне устраивает (даже несмотря на постоянно высказываемое недовольство существующим положением вещей). Кстати, поэтому очевидной иллюзией являются надежды отдельных граждан России решить проблемы коррупции и бюрократии путем сепаратизма. В итоге те же проблемы просто воспроизведутся на более низком, убогом и циничном уровне. Прекрасным примером этого является нынешняя Украина.

Вполне очевидно также и то, что указанные проблемы невозможно решить чисто инструментальными и репрессивными методами, здесь необходимы политические решения общероссийского масштаба. Обсуждение этих решений является отдельной темой и заведомо выходит за рамки Соловецкого форума. Можно отметить лишь то, что, судя по результатам практически всех постсоветских выборов, Север России прогрессивнее и демократичнее Юга России, что, видимо, объясняется историческими традициями. Соответственно, у Севера есть потенциальная возможность стать «авангардом перемен». Впрочем, как показывает вышеупомянутый пример Украины, демократия сама по себе не является панацеей ни от каких отрицательных социально-политических и экономических явлений и даже от полной деградации государства. Демократия является хорошим средством (в первую очередь — средством контроля общества над властью), но она ни в коем случае не должна становиться самоцелью. Как минимум, общество должно иметь желание пользоваться данным инструментом и осознавать, для чего он нужен.

### ***Отсутствие стратегии развития***

Как и предыдущая проблема, она носит общенациональный характер. Стратегий развития нет ни у страны в целом, ни у отдельных отраслей, институтов и регионов. Хорошим примером в данном случае является военная реформа Сердюкова. В результате этой реформы ВС РФ претерпели грандиозные изменения (в основном отрицательные, хотя были и положительные моменты), однако до сих пор неизвестны ни ее авторы, ни ее реальные цели, ни критерии, по которым проводились преобразования. За весь постсоветский период так и не стало ясно, как и для чего мы строим ВС, хотя сейчас в их строительство вкладываются весьма значительные средства.

Важнейшей из причин подобной ситуации является, по-видимому, «ненужность» нынешнего Российского государства большинству его населения и элиты. Очень значительная часть населения и элиты являются патриотами СССР, а Россию

рассматривают как некую досадную ошибку. Другая, не очень большая, но достаточно влиятельная часть населения и элиты полностью ориентированы на Запад, для них Россия (как и ранее СССР) также является досадной ошибкой, которую желательно вообще устранить без возможности восстановления. Тем более нынешняя Россия не устраивает сторонников разнообразных националистических проектов, как русских, так и антирусских. В итоге в роли формальных патриотов России выступает, в основном, нынешняя бюрократическая верхушка, которая, на самом деле, ориентирована, в первую очередь, на личное обогащение и породившая основные национальные проблемы, упомянутые выше. Если страна, по сути, никому не нужна, то некому создавать для нее стратегию развития.

Другой причиной отсутствия стратегии является быстрое падение научно-образовательного уровня в стране, причем оно началось еще в СССР. Примером является российская военная наука, которая сегодня, за редким исключением, не только не способна создавать новые концепции, но практически утратила возможность хотя бы анализировать иностранные. Более того, даже описательная функция военной наукой уже почти не выполняется (за исключением отдельных вопросов технического характера). Фактически, большинство работ в области военной науки в России вообще не имеют отношения к науке, а являются пропагандой достаточно низкого уровня.

Учитывая складывающиеся тенденции в образовании, ситуация в данной сфере будет лишь усугубляться. Впрочем, научные учреждения Севера России могут опровергнуть указанные тенденции, разработав целостную и непротиворечивую стратегию развития Российской Арктики. То, что ее реализация столкнется с главными национальными проблемами (коррупцией и бюрократией), не является основанием для того, чтобы не разрабатывать стратегию.

Что касается документа под названием «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г.», появившийся в феврале с. г., его крайне сложно считать стратегией. За последние годы в России появилось множество подобных документов, написанных по принципу «за все хорошее против всего плохого», без выделения реальных приоритетов (если приоритетов два десятка, расположенных в произвольном порядке, значит, приоритетов нет вообще) без механизмов и сроков реализации (формально они есть, фактически — нет из-за крайней общности и размытости всех положений и критериев) и ответственных лиц. Данный

документ не может быть руководящим и нормативным. Есть сильнеешие подозрения, что через год о нем просто никто не вспомнит.

### ***Климат***

Это уже специфическая региональная проблема, которая, впрочем, касается очень значительной части страны. На самом деле, из-за холодного климата гигантские размеры территории России являются, во многом, виртуальными. Это особенно очевидно в азиатской части страны, где почти все население и почти вся экономика сосредоточены в узкой полосе вдоль границы. Если рассмотреть любимую автором военную тему, то можно отметить, что к востоку от Байкала складывается трагически парадоксальная ситуация. В случае агрессии со стороны Китая формально у российских войск есть огромная стратегическая глубина для отступления (несколько тысяч километров до побережья Северного Ледовитого океана). Фактически же никакой глубины нет из-за почти полного отсутствия к северу от линии БАМа инфраструктуры и исключительно неблагоприятных природно-климатических условий. Соответственно, вся обитаемая территория теряется практически сразу без возможности ее вернуть, а войска обречены на быструю гибель.

С другой стороны, жаловаться на климат достаточно бессмысленно, поскольку человек его не создавал. Возможность человека воздействовать на климат крайне ограничена, причем это воздействие почти всегда крайне отрицательно для самого человека. Именно на примере Арктики это видно особенно хорошо. Происходящие в последние годы изменения климата в Арктике (причем формально в благоприятную сторону) становится не меньшей проблемой, чем «традиционный» климат, имевший место на протяжении нескольких последних веков. В дальнейшем эти изменения могут стать проблемой для всего человечества, учитывая, насколько Арктика влияет на климат в масштабах всей планеты, а климат, в свою очередь, влияет на состояние биосферы.

Таким образом, климат желательно воспринимать как данность и искать возможности использовать его в созидательных целях. В противном случае обсуждение проблем Арктики вообще утрачивает смысл.

### ***Низкая плотность населения***

Данная проблема является прямым следствием предыдущей, поэтому ее решение не вполне зависит от человека. Тем более что заселение территорий административно-силовыми методами сейчас не представляется возможным. Более того, вряд ли

возможно даже закрепление в Арктике хотя бы того населения, которое там уже проживает.

Достаточно хорошо известно, что в Москве и ряде других крупных городах России имеет место проблема «сибирских квартир». Они покупаются жителями северных и восточных регионов «на перспективу», т. е. для проживания в них на пенсии и/или для детей, начиная с их студенческого возраста. Спрос на эти квартиры повышает цены на недвижимость в крупных городах, причем не только прямо, но и косвенно, поскольку большая их часть стоит пустыми, т. е. выводится из действующего жилого фонда. Как правило, покупателями этих квартир являются жители наиболее богатых и обустроенных северных регионов типа ХМАО и ЯНАО. Таким образом, даже очень высокие по российским меркам зарплаты и весьма хорошие жилищные и социальные условия не могут заставить людей связать свое будущее с Севером. Очевидно, основной, если не единственной причиной этого является климат.

По-видимому, данную ситуацию надо принимать как данность. Необходимо добиваться улучшения условий жизни для экономически активного населения в Арктике, понимая, что ближе к пенсии люди все равно будут переезжать «на материк». Также желательно каким-то образом стимулировать возвращение на Север молодежи, окончившей ВУЗы в остальной России или за рубежом, и укреплять местное высшее образование.

В связи с этим иллюзорными представляются проекты создания на Севере неких новых «инновационных городов». Такие искусственно навязанные проекты поглотят гигантские средства, которые заведомо никогда не окупятся и не решат никаких проблем. Гораздо целесообразнее тратить деньги на улучшение условий в уже существующих населенных пунктах.

### **Транспорт**

Данный вопрос является для Арктики ключевым, без его решения никаких перспектив у региона нет, продолжится его вялотекущее умирание, за исключением нефтегазовых районов. Впрочем, даже их перспективы не очевидны, учитывая «сланцевую революцию» в США и ряде других стран-импортеров углеводородов. Сохранение хотя бы нынешних населенных пунктов, не говоря о создании новых городов, эксплуатация нынешних и освоение новых месторождений полезных ископаемых уже невозможно при нынешнем состоянии транспортной инфраструктуры, т. е. при ее фактическом отсутствии.

Кроме того, Россия теоретически обладает огромным транзитным потенциалом, причем для всех видов транспорта (авиационного, морского и речного, железнодорожного, автомобильного). Здесь также должен быть задействован Арктический регион. Некоторые эксперты считают, что Россия уже упустила шанс этот потенциал использовать [1]. Тем не менее, необходимо предпринять попытку изменить ситуацию, тем более что, как было сказано выше, это необходимо, главным образом, для внутренних нужд.

В первую очередь, речь идет о развитии СМП. Он должен быть максимально удобен для коммерческого судоходства (отечественного и иностранного) как в навигационном, так и в экономическом отношении. Видимо, необходим специальный закон или даже серия законов об СМП. Необходимо учесть печальный опыт Транссиба, весь транзитный потенциал которого уничтожен сложностью таможенных процедур.

Гораздо более сложным, но необходимым проектом является строительство железной дороги вдоль арктического побережья, которая могла бы стать «дублером» СМП. В обозримой перспективе (до 2030 г.), за счет использования уже существующих участков, необходимо ориентироваться на постройку дороги Мурманск — Норильск (Дудинка). Довести дорогу до Анадыря вряд ли удастся даже к 2050 г. Тем более что к этой дороге необходимы, как минимум, четыре отвода на юг — хронически недостроенный Белкомур и даже не начатые трассы от Норильска на Красноярск и от Тикси и от Анадыря (через Магадан) до Якутска. Тем не менее, строительство этих дорог необходимо. Разумеется, это экстремально сложный и сверхзатратный проект, однако без него все разговоры об освоении Арктики и Дальнего Востока остаются не более чем демагогией. Более того, значительно усилятся и ужесточатся притязания на эти территории со стороны США и Китая, поскольку Россия все более явно будет выступать в роли «собаки на сене» в условиях обостряющейся нехватки ресурсов.

Новая транспортная инфраструктура — единственный фактор, позволяющий не только закрепить Арктику за Россией и нынешние города и объекты экономики за Арктикой, но и создать новые «точки роста» в регионе.

### ***Вооруженные силы РФ в Арктике***

Вопрос о возможности военного противостояния в Арктике автор уже рассматривал в докладе для Соловецкого форума в 2011 г. [2]. В нем было показано, что вероятность такого противостояния крайне низка, но чтобы она и оставалась столь же

низкой, российский военный потенциал в регионе должен поддерживаться хотя бы на нынешнем уровне.

Разумеется, основу данного потенциала составляет Северный флот. Но он, по сути своей, является не столько арктическим, сколько атлантическим. Очевидно, такая ситуация сохранится и в дальнейшем. Кроме того, он выполняет общенациональную функцию ядерного сдерживания, которая напрямую не связана с обороной Арктики. По-видимому, необходимо создание вдоль всего арктического побережья России пунктов базирования ВМФ, однако понятно, что постоянных флотских группировок в них дислоцироваться не будет. На это просто не хватит ресурсов. Тем более что надводные корабли, рассчитанные на действия именно в Арктике, должны иметь усиленные корпуса, что еще больше повысило бы стоимость их строительства. При этом сейчас для России было бы гораздо важнее восстановить хотя бы «традиционный» флот, чем пытаться строить еще и специальный арктический флот.

Поэтому необходимо размещение вдоль всего арктического побережья 5—7 арктических бригад ВС (потенциальные точки их дислокации — Кольский полуостров, район Архангельска — Северодвинска, Салехард, Ямал, район Норильск-Дудинка, Тикси, Чукотка). Формально, этот проект уже озвучен Министерством обороны, однако пока, судя по всему, оно пока само не вполне понимает, что имело в виду.

Очевидно, что лишь для бригад на Кольском полуострове и на Чукотке будет существовать хотя бы теоретическая возможность участия в боевых действиях по обороне вверенной территории. Остальные бригады будут выполнять скорее символическую функцию, которая, однако, весьма важна.

*Во-первых*, будет устранена ненормальная ситуация, когда огромное по протяженности арктическое побережье России «открыто настежь». Хотя вероятность высадки на нем вражеского десанта близка к нулю, это не означает, что оно не должно быть защищено.

*Во-вторых*, будет сделан важнейший в политическом плане символический жест по закреплению Арктики за Россией.

*В-третьих*, воинские части сами по себе могут стать «точками роста», притягивая население, экономику и инфраструктуру.

Кроме арктических бригад в тех же пунктах желательно размещение сил ПВО, не только РТВ, но также ЗРВ и истребительной авиации. Это могли бы быть зенитно-ракетные полки ЗРС С-300П, состоящие из 1—2 дивизионов, а также группы (1—2 звена)

истребителей-перехватчиков МиГ-31, развертываемые на арктических аэродромах по принципу ротации. В совокупности с арктическими бригадами сухопутных войск этого было бы вполне достаточно для обеспечения не только военной безопасности Арктического региона, но и его политического «закрепления» за Россией.

### **Выводы**

Нынешнее развитие Российской Арктики де-факто полностью завязано на добыче углеводородов. Однако крайняя техническая сложность данного процесса в местных природно-климатических условиях, жесткие экологические требования и неблагоприятная внешняя конъюнктура делают такую политику весьма сомнительной. Основой российской арктической стратегии должно стать, во-первых, развитие транспортной инфраструктуры, во-вторых, закрепление в регионе экономически активного населения, в-третьих, укрепление военного потенциала в регионе. Тем более что без этих трех вещей, в конце концов, станет невозможной добыча углеводородов.

### **Литература**

1. Иноземцев В. Транзитной страны из России уже не выйдет // Ведомости. 2012. 29 ноября.
2. Храмчихин А. Военно-политическая ситуация в Арктике и сценарии возможных конфликтов // Арктика и Север. 2011. № 2. С. 36—50. URL: [http://narfu.ru/aan/article\\_index\\_years.php](http://narfu.ru/aan/article_index_years.php).