

УДК 339

# НАЦИОНАЛЬНАЯ И ГЛОБАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ АТР: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ

**Б.Х. Краснопольский**

*Краснопольский Борис Хананович* – доктор экономических наук, профессор. Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия, 680042. E-mail: boriskrasno@gmail.com.

Рассматриваются проблемы формирования национальной и глобальной инфраструктуры в Арктике и ее Азиатско-Тихоокеанской зоне в контексте новых вызовов в развитии этого региона, связанных в основном с политическим и военным обострением отношений между Россией и США. Характеризуется международный опыт исследований в области инфраструктурного обеспечения, приводятся стратегические документы обеих стран по изучению и развитию Арктики и ее территорий. Обосновывается вывод о необходимости преодоления пассивности научно-исследовательских организаций в укреплении кооперации между этими структурами с обеих сторон, что является абсолютно необходимым условием развития глобальной научной и других видов инфраструктуры для дальнейшего успешного, рационального и эффективного освоения арктических пространств.

*Арктическая зона АТР, национальная и глобальная инфраструктура, пространственная экономика, роль научно-исследовательских организаций, Россия, США.*

DOI: 10.14530/se.2015.2.165-179

## ВВЕДЕНИЕ

Освоение арктических пространств и возникающие при этом проблемы, связанные с национальным владением континентальными и акваториальными зонами, освоением природных ресурсов этой территории, с экологическим контролем весьма хрупкой арктической природы, достаточно широко обсуждаются в последнее время в научных публикациях и хорошо известны специалистам в данной области. Через Арктическую зону пролегает одна из наиболее перспективных транспортных артерий – Северный морской путь.

Но в текущей ситуации решения проблем Арктики, как в России<sup>1</sup>, так и в

---

© Краснопольский Б.Х., 2015

<sup>1</sup> В российской части Арктики живут более двух миллионов человек, здесь производится около 15% ВВП страны, добывается 80% российского газа, 95% металлов платиновой группы, более 85% никеля и кобальта, около 60% меди, значительная часть российских алмазов.

мире, особенно в США, штат Аляска которых непосредственно граничит с Чукотским автономным округом (ЧАО) – субъектом РФ, проскальзывают весьма настораживающие факты. Они, как представляется, не идут на пользу интересам мирового сообщества, заинтересованного в сохранении арктического бассейна как уникальной территории, влияющей в огромной степени на стабилизацию природной среды всей планеты и на будущее человечества.

О чем идет речь? Как заявил министр обороны РФ, «...теперь уже ни для кого не секрет, что Арктика постепенно превращается в один из мировых центров добычи углеводородов и мощный узел международных транспортных коммуникаций. В результате приарктические государства стремятся расширить национальные территории за счет континентального шельфа и островов акватории Северного Ледовитого океана. При этом постоянное военное присутствие в Арктике и возможность защиты государственных интересов средствами вооруженной борьбы рассматриваются как составная часть общей политики обеспечения национальной безопасности. Не менее настойчиво в Арктику стремятся развитые страны, не имеющие непосредственного выхода к приполярным областям, которые предпринимают определенные политические, военно-экономические шаги в этом направлении. Таким образом, в настоящее время в Арктике формируется широкий спектр потенциальных вызовов и угроз безопасности нашей страны. В связи с этим одним из приоритетных направлений деятельности министерства обороны является развитие у этой зоны военной инфраструктуры» [11].

Конечно, в этом плане в России предприняты серьезные шаги по укреплению военного потенциала в Арктике. К этому имеют прямое отношение и проведенные в марте 2015 г. крупные военные учения. Численность военных, которые принимали участие в проверке боеготовности в Арктике, достигла 80 тыс. человек, а количество авиационной техники возросло до 220 единиц [2].

Не отстают от этих действий и наши соседи по Арктической зоне АТР на Аляске. В марте 2015 г. появилась статья о всплеске военной активности России в арктическом регионе [15]. Было отмечено, что русские создают военную инфраструктуру, чтобы обеспечить в будущем постоянное присутствие в арктическом бассейне и отстаивание этих интересов, а в США уточняется стратегия присутствия армии в Арктике для защиты своих государственных интересов и корректируется план деятельности армии США в этом регионе. При этом Аляска рассматривается как форпост Америки в арктическом регионе, и здесь разворачиваются усиленные тренировки военных подразделений, развивается их база и инфраструктура и они снабжаются новой техникой.

Итак, новый виток военного противостояния между Россией и США в Арктической зоне АТР набирает обороты. К чему это приведет – хорошо из-

вестно. Не вмешиваясь в решение государственных политических проблем в Арктике, это дело правительственных структур, все-таки попробуем определить – есть ли другой, менее конфликтный путь кооперации в арктическом бассейне хотя бы на примере этой зоны Арктики, вытекающий из научных представлений о происходящих здесь процессах?

## ВЗГЛЯД В СОВРЕМЕННУЮ ИСТОРИЮ

Изучение и освоение Арктики имеет многовековую историю. Напомним лишь сравнительно недавний ее этап, связанный в основном с Северным морским путем (Севморпуть) как важнейшим элементом транспортной инфраструктуры, привлекающим внимание многих стран мира и «стягивающим» подчас разрозненные и автаркичные арктические территории в более-менее единое пространственное образование. Можно сказать, что реальный практический интерес к Севморпути как к международной транспортной артерии оживился в 1960-е гг. с началом потепления советско-американских отношений. В арктическом секторе АТР вблизи наших границ появились суда береговой охраны США, Советский Союз создал мощный ледокольный флот, рассчитанный в значительной мере и на международные проводки транспортных судов по Севморпути. Внимание к Севморпути второй раз было привлечено в конце 1980-х гг. после мурманской речи президента Советского Союза М. Горбачева, призвавшего развернуть здесь международное судоходство. В 1993 г. был проведен экспериментальный коммерческий рейс российского судна «Кандалакша» по маршруту Япония – Норвегия.

Взросшее внимание стран Восточной Азии к этому проекту в те годы вполне понятно. Уже тогда намечался взрывной рост экономик Восточной Азии, что снова заставило их обратить внимание на перспективы коммерческого использования арктических территорий, прежде всего, в качестве морских транспортных путей. Вначале Япония и Республика Корея, а несколько позднее Китай и Индия стали значительно больше интересоваться этими проблемами, а также принимать участие в работе Арктического совета. Как хорошо известно, согласно Декларации об учреждении Арктического совета, принятой 19 сентября 1996 г., эта международная организация была создана для развития сотрудничества, координации и взаимодействия между арктическими государствами, надзора и координации программ по охране окружающей среды, предупреждения и реагирования на чрезвычайные ситуации, поощрения устойчивого развития региона, распространения информации, поощрения образования и обеспечения интереса к вопросам, относящимся к Арктике. Членами Арктического совета являются Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Российская Федерация, Швеция и США.

Статус «постоянного участника» имеют несколько арктических организаций коренных народов данной территории. Постоянными наблюдателями являются Франция, Германия, Нидерланды, Польша, Испания, Великобритания. Теперь статусом «временного наблюдателя» обладают ЕС, Китай, Италия, Республика Корея и Япония.

Интерес этих стран к Севморпути понятен. Этот транспортный коридор является кратчайшим путем между портами стран Западной Европы, России, Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии. Например, расстояние, проходимое судами из Мурманска в Иокогаму через Суэцкий канал, составляет 12 840 миль, а Севморпутем – всего 5770 миль. В рейсе из Мурманска в порт Ванкувер (Канада) через Панамский канал судно пройдет 9700 миль, а по Севморпути – лишь 5400 миль, таким образом, значительно сокращая время в пути для судна, а также снижая стоимость доставки грузов. К примеру, экономия за рейс с 200 тыс. тонн груза из Норвегии в Японию, как показали экспериментальные рейсы, составляет порядка 500 тыс. долл., а сокращение длительности пути – 15 суток. Это весьма важно для производителей Восточной Азии, поставляющих товары на рынки Европы.

Но, как показал проект, выполненный еще в 1994–1996 гг., неразвитость российской транспортной артерии позволила ряду стран ставить под сомнение правовой статус Севморпути как национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике. В частности, такой позиции придерживались и придерживаются в настоящее время и азиатские державы, которые стремятся интернационализировать Севморпуть. Можно предполагать, что с активизацией проникновения восточных государств в Арктику политико-экономическое давление на Россию только усилится.

Говоря о проекте 1994–1996 гг., необходимо понимать, что интерес аляскинского подразделения Инженерного корпуса армии США – куратора этого проекта – не ограничивался только гражданскими целями развития Севморпути, но затрагивал уже тогда ряд проблем развития военной инфраструктуры в Арктике, в частности – на сопредельной США российской территории северной зоны АТР. И этот проект имел закрытый, секретный раздел. Открытость России во всех отношениях для американских экспертов и на высшем, и на региональном политико-экономическом уровне была настолько высокой, что иногда даже нельзя было понять – хорошо это или плохо.

Хотелось бы подчеркнуть, что на самом деле для тех, кто работал в сфере развития российско-американских отношений, военный интерес тех же США к проекту Севморпути, да и вообще к проблемам Арктики, был прекрасно известен, и, конечно же, известен и соответствующим международным структурам новой России. То есть как минимум четверть века назад (не считая периода «железного занавеса» во времена СССР) все уже было до-

статочно ясно, и то, что сейчас этот вопрос с таким «шумом» в прессе, но с огромным отставанием во времени поднимается — может объясняться только резко ужесточившимися отношениями России и Америки по поводу проблем Украины. Но время и возможные инвестиции в развитие не только национальной военной и транспортной, но и всей глобальной общественной инфраструктуры Арктики, упущены.

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ДОКУМЕНТЫ ПО РАЗВИТИЮ АРКТИКИ

Развитие Арктики и для России, и для США определяется принятыми и постоянно обновляемыми стратегическими документами.

В России — это «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», утвержденные в сентябре 2008 г., «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», утвержденная в феврале 2013 г., Указ Президента Российской Федерации «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации», утвержденный в мае 2014 г., и вступившая в силу в мае 2015 г. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

Наибольший интерес представляют два документа — «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» [10] и Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» [3].

Интересна формулировка приоритетных направлений развития арктического бассейна, заложенных в Стратегии до 2020 года, которыми являются: а) комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации; б) развитие науки и технологий; в) создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры; г) обеспечение экологической безопасности; д) международное сотрудничество в Арктике; е) обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

Как видно, это достаточно сбалансированные и комплексные по своей сути направления. Здесь можно отметить, что далеко не только чисто национальные информационно-телекоммуникационная и военная инфраструктуры требуют повышенного внимания в Арктике, а весь комплекс и национального, и глобального инфраструктурного обеспечения развития этого региона мира, и в частности — его азиатско-тихоокеанской части. Наиболее важно направление по международному сотрудничеству в Арктике, без ко-

торого просто невозможно говорить о каком-нибудь согласованном и комплексном развитии этого региона.

В соответствии со Стратегией до 2020 года разработана и Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны», которая, по сути, является достаточно подробной «дорожной картой» для исполнительных институтов страны по реализации стратегических направлений. Основными мероприятиями программы являются: 1) усиление координации деятельности органов государственной власти при реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике; 2) организация мониторинга социально-экономического развития Арктической зоны.

Необходимо отметить также, что программа выделяет 11 опорных зон развития в российской части Арктики, основные из них: *на Чукотке* – Чаун-Билибинская зона и Анадырская зона; *в Красноярском крае* – Норильская зона и зона Ванкорского месторождения; *на Ямале* – зона порта Саббетта, газовых месторождений Бованенковское и Гыданское; *в Ненецком автономном округе* – зона нефтяных месторождений и зона порта Индиго; *в Архангельской области* – зона оборонно-промышленного производства (Северодвинск, Новодвинск, Архангельск); *в Мурманской области* – зона Мурманского транспортного узла. С позиций рассматриваемой темы, конечно, интересны, прежде всего, те опорные зоны, которые выделяются на Чукотке, непосредственно граничащие со штатом Аляска.

В числе основных проблем Арктики по программе названы: 1) неразвитость инфраструктуры и слабо диверсифицированная структура экономики; 2) очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкая плотность населения; 3) удаленность от основных промышленных центров, высокая ресурсоемкость и, как следствие, высокая стоимость инвестиционных проектов; 4) зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из других регионов России.

С позиций тематики данной статьи обратим внимание на первый пункт по поводу неразвитости инфраструктуры, под которой, видимо, понимается более широкий ее комплекс по сравнению с выделенными ее видами в Стратегии.

Что касается США, то их интересы в Арктике также имеют как национальное военно-стратегическое (здесь находятся удобные позиции для старта баллистических ракет, для систем противоракетной обороны – ПРО и для других элементов систем стратегического сдерживания), так и политико-экономическое значение. И все это определяется целым комплексом стратегических документов, касающихся арктического региона, реализация которых осуществляется под эгидой Арктической исследовательской комиссии США

(The United States Arctic Research Commission), являющейся федеральным агентством страны. Она была создана по Акту арктических исследований и политики (The Arctic Research and Policy Act) в 1984 г. От этого документа ведет свое начало вся современная арктическая политика США (The Arctic policy of the United States) и ее стратегические документы [16].

Прежде всего, это так называемая «Арктическая региональная политика» (the Arctic Region Policy), принятая в январе 2009 г. [16], в которой определены следующие направления: 1) обеспечить национальную и внутреннюю безопасность, связанную с арктическим регионом; 2) защитить арктическую окружающую среду и консервировать ее биологические ресурсы; 3) быть уверенным, что управление природными ресурсами и экономическим развитием в регионе экологически устойчивое; 4) усилить институты для кооперации со всеми восемью арктическими странами (США, Канада, Дания, Финляндия, Ирландия, Норвегия, Россия и Швеция); 5) вовлекать общины коренных жителей Арктики в принятие решений, касающихся их жизни; б) активизировать научный мониторинг и исследования на локальном, региональном и глобальном уровнях.

В принципе этот документ можно оценить положительно, особенно в части активизации научного мониторинга, что в значительной степени коррелирует с государственной программой РФ, хотя в нем отсутствует какое-либо упоминание о весьма слабо развитой глобальной инфраструктуре региона, что требует немедленных действий.

В мае 2013 г. в США принимается «Национальная стратегия для арктического региона» (The National Strategy for the Arctic Region) [18], которая становится базовым стратегическим документом, определяющим активность страны в Арктике. Несмотря на ряд некоторых недостатков в этом документе, его можно признать весьма позитивным с точки зрения усиления сбалансированности и комплексного развития этого региона. В нем особо подчеркиваются: необходимость значительного укрепления международной кооперации, свободной от конфликтов, со всеми арктическими странами, в том числе с Россией, а также с неарктическими странами, имеющими интерес к этой зоне; совершенствование работы Арктического совета; введение новых механизмов связи с ассоциациями коренных народностей Арктики; улучшение основных видов инфраструктуры в регионе, и в первую очередь активизация участия в проектах по Севморпути; необходимость жестких требований по соблюдению всех договоров и законов, действующих в данной зоне, и других достаточно прогрессивных направлений деятельности. Конечно, не оставлены без внимания и вопросы национальной безопасности США и развития военной инфраструктуры.

Особое место среди стратегических документов США по Арктике зани-

мает «Арктическая стратегия» (The Arctic Strategy) Министерства обороны США [17], утвержденная в ноябре 2013 г. Этот документ действительно целенаправленно ориентирован на укрепление военного присутствия США в Арктике. Конечно, основная его направленность вытекает из Национальной стратегии для арктического региона, но в нем более детально уточняются конкретные шаги по обеспечению оборонной безопасности страны и стабильного развития региона с учетом национальных интересов Америки. Интересными в данном документе являются установки по ответу на новые вызовы в решении данных проблем, которые формулируются следующим образом: готовность тесно кооперировать по вопросам национальной безопасности и стабильности развития региона с другими странами, если это возможно, или действовать независимо, если это невозможно [17].

Непосредственное отношение к развитию Арктической зоны АТР имеет еще один стратегический документ – это доклад для президента США, подготовленный в марте 2013 г. (Managing for the Future in a Rapidly Changing Arctic) [14] межведомственной рабочей группой по координации энергетического комплекса страны с учетом развития штата Аляска. Несмотря на то, что в целом доклад ориентирован на обсуждение энергетических проблем, в нем дается широкая картина историко-археологических, природно-географических, социально-экономических, экологических и других проблем арктического региона и более детально – его азиатско-тихоокеанской части. Весьма подробно, хотя и не полностью, приводятся данные о существующей инфраструктуре этого пространственного образования и о тех направлениях действий, которые требуются для ее улучшения.

В этом отношении весьма интересен раздел 2.4. «Тренды инфраструктуры», который в отличие от других стратегических документов наиболее полно рассматривает ее проблемы под углом зрения не просто отдельных элементов, а тех систем, в которых эти элементы инфраструктуры задействованы, а именно: системы нефтегазодобычи, дорожной сети, морских и авиационных перевозок, коммерческих коммуникаций, коммерческого рыболовства, туризма, прогноза погоды и движения льдов, навигационно-космических устройств, картографирования, береговой эрозии, сельских поселений коренного и пришлого населения, чрезвычайных ситуаций, энергетического обеспечения удаленных территорий и другие. Особо детально рассматриваются вопросы сегодняшнего состояния и будущего развития штата Аляска как форпоста США в Арктике [14].

Итак, оба государства – и Россия, и США – имеют достаточно проработанные и, несмотря на некоторые недостатки, весьма глубокие по своей сути стратегические документы, определяющие их действия относительно арктического региона и на ближайшую, и на отдаленную перспективу.



## ИНФРАСТРУКТУРА

Так что же показывают эти документы относительно инфраструктурных проблем Арктики и в частности — ее азиатско-тихоокеанской части? Во всех документах говорится о ее неразвитости и приводятся призывы к ее ускоренному развитию. Но согласованному исполнению этого призыва просто мешает нагнетаемая сегодня военная напряженность между двумя странами. Ее дальнейшее развитие просто нельзя допустить, иначе мы все вместе погубим Арктику, превратив ее в полигон очередной гонки вооружений, а заодно поставим перед огромнейшим риском и природные процессы на Земле, да и вообще существование человечества.

Сравнение стратегических документов обеих стран позволяет сделать вывод о том, что их объединяет неизмеримо гораздо большее, чем разъединяет. Если просто наложить эти документы друг на друга и попытаться по принципу «пересечения множеств» определить те направления будущих действий, которые важны для обеих стран, то в зоне пересечения окажутся: 1) развитие и укрепление международных связей, научных, исследовательских и образовательных контактов; 2) ускоренное развитие довольно широкого комплекса межрегиональной глобальной инфраструктуры.

Совершенно точно, в зону пересечения не попадет военная инфраструктура, так как она имеет локально-национальное значение и важна только для каждой страны в отдельности. Довольно странно говорить сейчас о некоей глобальной военной инфраструктуре, о некоем «арктическом НАТО», хотя в тех же США подчас проскальзывают призывы к созданию подобных структур. Идти по этому пути — антинаучно, бессмысленно, пагубно и для региона, и для человеческого сообщества в целом. Ведь все восемь стран арктического бассейна, да и все наблюдатели Арктического совета — это весьма развитые и цивилизованные страны. И кто же, как не они, должен показать всему человечеству на примере Арктики возможности мирно и бесконфликтно разрешать возникающие непростые проблемы во взаимоотношениях различных стран.

Что же касается инфраструктуры, то последние исследования в области теории инфраструктурного обеспечения различного рода материальных систем (инфраструктура — это системное понятие, и далеко не только для социально-экономических, экологических или военных систем), в значительной степени переместились в область исследования эволюционно-синергетических процессов [4–7]. В данном случае, говоря об инфраструктуре, нужно учитывать ее системообразующую роль, повышающую адаптационные возможности исследуемой системы. Здесь вопросы экономической эффективности и самих инфраструктурных элементов, и системы в целом отходят на второй план, а на первый план выходят критерии адаптационных возможностей, системной эффективности изучаемого образования, его способностей

выживать и приспосабливаться к новым условиям функционирования, что далеко не всегда связано с экономическим эффектом системы.

Имеют значение и новые представления о самом комплексе инфраструктурных элементов, о его внутренних (в данном случае – национальных) и внешних (глобальных) составляющих и их рациональных соотношениях на различных этапах развития пространственных систем. Сейчас инфраструктура понимается как тесно взаимосвязанный комплекс элементов системы, отличающийся такими свойствами, как коммуникативность, непосредственность связей и целевая ориентация на обеспечение того или иного базового элемента системы. В каждой сбалансированной системе, готовой к адаптационным процессам, должен обязательно присутствовать определенный набор инфраструктурных элементов, обеспечивающих базовые элементы системы ресурсами по восьми условно выделяемым сферам: космосфера, геосфера, биосфера, социосфера, экономическая сфера, техносфера, ноосфера и духовная сфера. То есть требования к инфраструктурному обеспечению в случае рассматриваемых пространственных систем человеческого жизнеобитания значительно изменились, что не учитывается в полной мере в тех стратегических документах о развитии территорий Арктики, о которых речь шла выше. Необходимо развивать соответствующие научные исследования в данной области, в том числе на международной основе, и тогда новые представления об инфраструктуре и ее роли будут естественно учтены в оценках и текущего состояния, и будущего развития арктического региона.

И еще один вопрос требует более детального обсуждения. Все хорошо понимают, что национальное и глобальное – две стороны одной медали. Эти процессы всегда идут параллельно, и разделить их просто невозможно, это антинаучно. Подобные попытки приводят к монополизму, диктатуре, к терроризму и в конце концов – к различным войнам. В данном случае выходит на передний план внешняя, глобальная инфраструктура национальных систем, на решении проблем которой и должны быть сосредоточены усилия партнеров в Арктике, и в первую очередь – на региональном уровне этой территории. Выше уже было сказано о невозможности создания каких-либо структур глобальной военной инфраструктуры в Арктике. Необходимо четко понимать сейчас, какие именно элементы внешней, глобальной инфраструктуры являются приоритетными в арктическом регионе, с которыми в первую очередь следует проводить исследования на международном уровне. Это вполне по силам научным учреждениям, которые сосредоточены в Арктической зоне АТР, нужно только найти способы преодолеть в настоящее время те тенденции к военному противостоянию, которые возникли на верхнем политическом уровне в обеих странах.

Что касается России, то научным сообществом страны сделаны весьма

серьезные шаги. Здесь достаточно сказать только о проведенной в 2014 г. специальной Программе НИР Российской академии наук, специально посвященной и национальным, и глобальным проблемам Арктики, а именно: «Поисковые фундаментальные научные исследования в интересах развития Арктической зоны Российской Федерации». В эту программу был включен широкий круг исследовательских проработок в области и естественных, и общественных наук. Что касается Арктической зоны АТР, то в эту программу были включены такие подпрограммы, как «Методологические и методические проблемы прогнозирования развития Арктики Дальнего Востока России» (руководитель – акад. РАН П.А. Минакир), «Географические и геополитические факторы развития Арктической зоны России» (руководитель – акад. РАН П.Я. Бакланов), «Международное сотрудничество в Арктике: интересы и стратегии стран Азиатско-Тихоокеанского региона» (руководитель – д-р ист. наук, профессор В.Л. Ларин) и другие. Судя по ее важности, данная программа РАН будет пролонгирована и на ближайшие годы.

Теперь дело за американской стороной, и в первую очередь – за научными организациями штата Аляска.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Есть надежда на существенные изменения уже в ближайшем времени. В ноябре 2014 г. в Якутске прошла международная научно-практическая конференция «Арктика: перспективы устойчивого развития», участниками которой стали представители из более десяти стран мира, в том числе и директор Института Севера, сопредседатель Арктического энергетического саммита Н. Андреассен из Аляски, который отметил, что «в контактах между Аляской и Россией действует политика добрососедства, а не санкции» [1].

Губернатор Аляски Уолтер Хикл в своей речи в ООН когда-то задал вопрос: «Почему война, почему не крупные проекты?» [13]. Он призывал к крупным инвестициям в развитие всех видов инфраструктуры, особенно в Арктике, где отсутствие инфраструктуры является препятствием для всеобщего процветания. Это великое видение включало в себе укрепление сотрудничества с Россией и другими северными регионами. Что могут получить Аляска и США, проводя эту политику? США получают возможность оправдать свою приверженность к Арктике, которая является «моделью сотрудничества» и зоной без конфликтов; жители Аляски – возможности для предпринимательства как для развития бизнеса, так и прикладных исследований в области науки и техники. Самое главное, это будут действия доброго соседа, того, к кому российские регионы могут обратиться в ближайшие годы, когда изменение климата, освоение шельфа и морские перевозки создадут

новую арктическую парадигму. Аляске нужны сильные партнеры на другой стороне Берингова пролива.

Как считает Н. Андреассен, Аляска должна рассмотреть вопрос воссоединения с Северным форумом и, по сути, предложить возглавить его во время предстоящих двух лет. Укрепление Северного форума в качестве платформы для губернаторов по объединению общих приоритетов является невероятно важным, а руководство Аляски могло бы вернуть старых членов и присоединить новых. Этот подход к контактам между отдельными людьми разных стран особенно важен, когда не срабатывают отношения на межгосударственном уровне. Руководству Аляски важно сейчас перефразировать У. Хикла – «Почему санкции, почему не политика добрососедства?», и установить с Россией рабочие отношения.

Возглавляемый Н. Андреассеном Институт Севера уже много лет ведет весьма интересную и для России программу «Арктическая политика и инфраструктура», которая в основном ориентирована на Арктическую зону АТР. В этом отношении институт поддерживает научно-исследовательские связи с такой весьма солидной организацией, как постоянно проходящая «Арктическая встреча лидеров тихоокеанского северо-западного экономического региона» (The Arctic Caucus of the Pacific North-West Economic Region, PNWER), которая представляет собой довольно тесное партнерство между Аляской и канадскими провинциями Юкон и Северо-Западные территории.

Многие ученые США не поддерживают политику своего правительства на установление и поддержание санкций в отношении России. Да, далеко не все из них готовы заявить об этом публично, но это понятно, не все готовы проявить для этого личное мужество и подвергнуть определенным рискам и свою карьеру, и благополучие своей семьи. Но критическая масса таких людей в США растет, и это должно найти отражение в политико-экономических отношениях между нашими странами. Например, в апреле текущего года в Анкоридже прошел «Форум арктической политики: предприятие и развитие бизнеса» (Arctic Policy Forum: Enterprise and Business Development) [12], который был сфокусирован на проблемах малого и среднего бизнеса на региональном уровне, что весьма актуально также и для России. Российские специалисты в нем не принимали участия, хотя организаторы форума открыли двери для ученых и экспертов со всех арктических территорий мира.

Что касается более высокого федерального уровня, то тут можно напомнить, что почти четверть века назад по инициативе восьми арктических государств был создан Международный арктический научный комитет (International Arctic Science Committee) [9], в реализации программ которого Россия играет ключевую роль. Сегодня среди его членов более двадцати организаций. Состав Комитета расширился, главным образом, за счет не-

арктических государств. Нет сомнений, что подавляющее большинство ученых и специалистов со всего мира, действующих в рамках этой организации, весьма лояльно относятся к России и являются противниками каких-либо санкций против нее.

Итак, в заключение можно сказать, что несмотря на возникшие противоречия между Россией и Америкой на высшем правительственном уровне, в основном связанных с кризисом на Украине, научно-исследовательские организации обеих стран должны развивать разумную и эффективную кооперацию в проведении остро необходимых аналитических проработок, в первую очередь, по проблемам глобальной инфраструктуры, что будет весьма важным для территорий Арктики и ее региональных образований [8]. Никакие политические обострения и даже успехи в военной области не оправдывают пассивность науки, призвание которой знать и понимать настоящее и будущее своих территорий, глобальных процессов, влияющих на жизнь современных и последующих поколений.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аляска открыта для сотрудничества / Министерство по федеративным отношениям и внешним связям Республики Саха (Якутия). 2014. 27 ноября. URL: <http://республика-саха.рф/en/minivs> (дата обращения: 20.04.2015).
2. Генштаб: в проверке боеготовности в Арктике участвуют 80 тыс. военных // Газета. Ru. 2015. 21 марта. URL: [http://www.gazeta.ru/social/news/2015/03/19/n\\_7027973.shtml](http://www.gazeta.ru/social/news/2015/03/19/n_7027973.shtml) (дата обращения: 10.05.2015).
3. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»: утв. постановлением Правительства РФ от 21 апреля 2014 № 366. URL: <http://government.ru/docs/11967/> (дата обращения: 28.04.2015).
4. *Краснопольский Б.Х.* Аляска: трудный путь к благополучию. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. 224 с.
5. *Краснопольский Б.Х.* Государственное управление природопользованием: опыт США. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2008. 256 с.
6. *Краснопольский Б.Х.* Синергетический подход к системной модернизации и инновационно-технологическому развитию пространственных образований АТР // Россия: тенденции и перспективы развития: ежегодник. Вып. 8. Ч. 1. М.: ИНИОН РАН, 2013. С. 254–258.
7. *Краснопольский Б.Х.* Эволюционно-синергетическая интерпретация методологии и методики пространственной экономики // Современные проблемы пространственного развития. М.: СОПС, 2012. С. 194–202.
8. *Минакир П.А., Краснопольский Б.Х.* Международное научное сотрудничество в области пространственных исследований // Пространственная экономика. 2014. № 2. С. 141–148. DOI: 10.14530/se.2014.2.141-14.
9. *Рахольд Ф., Хик Д.* Международный арктический научный комитет на пороге 25-летия нового этапа арктических исследований // Арктические ведомости. 2012. № 3. С. 32–43.

10. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года. URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения: 13.05.2015).

11. Шойгу С. В Арктике формируется широкий спектр потенциальных вызовов и угроз безопасности нашей страны // Эхо Москвы. 2015. 26 февраля. URL: <http://echo.msk.ru/blog/echomsk/1500582-echo/> (дата обращения: 17.04.2015).

12. Arctic Policy Forum: Enterprise and Business Development. 2015. URL: <http://www.institutenorth.org/calendar/events/arctic-policy-forum-business-development/> (дата обращения: 25.05.2015).

13. *Hickel W.J.* Crisis in the Commons: The Alaska Solutions / Institute of the North. Anchorage, 2002. 290 p.

14. Managing for the Future in a Rapidly Changing Arctic. 2013. URL: <http://www.doi.gov/news/upload/ArcticReport-03April2013PMsm.pdf> (дата обращения: 06.04.2015).

15. Murkowski to Army Chief of Staff: What's Putin up to in Arctic? // Alaska Native News. 2015. March 12. URL: <http://alaska-native-news.com/murkowski-to-army-chief-of-staff-whats-putin-up-to-in-arctic-16250/> (дата обращения: 27.04.2015).

16. The Arctic Region Policy // National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive. 2009. URL: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (дата обращения: 12.05.2015).

17. The Arctic Strategy / Department of Defense Arctic Strategy. 2013. URL: [http://www.defense.gov/pubs/2013\\_Arctic\\_Strategy.pdf](http://www.defense.gov/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf) (дата обращения: 18.04.2015).

18. The National Strategy for the Arctic Region. Washington, 2013. URL: [https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat\\_arctic\\_strategy.pdf](https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf) (дата обращения: 15.04.2015).

## NATIONAL AND GLOBAL INFRASTRUCTURE OF THE ARCTIC ZONE OF THE APR: NEW CHALLENGES

**В.Кх. Краснополяский**

*Krasnopol'skiy Boris Khananovich* – Doctor of Economics, Professor. Economic Research Institute FEB RAS, 153 Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042. E-mail: [boriskrasno@gmail.com](mailto:boriskrasno@gmail.com).

The article addresses issues of formation of the national and global infrastructure in the Arctic and its Asia-Pacific zone in the context of the new challenges in the development of the region, associated mainly with the political and military deterioration of relations between Russia and the United States. The study also characterizes international experience in the area of infrastructure researches and presents strategic documents of both countries in the sphere of the study and development of the Arctic and its territories. The author concludes that research organizations need to overcome their passivity to strengthen cooperation between these structures from both sides, which is absolutely essential for the development of a global scientific and other kinds of infrastructure and for the further successful, rational and effective exploitation of the Arctic areas.

*Keywords:* Arctic zone of the Asian-Pacific region, national and global infrastructure, spatial economics, the role of research organizations, Russia, USA.

## REFERENCES

1. *Alaska is Open for Cooperation*. Ministry of Federative and External Relations of the Sakha Republic (Yakutia). 2014, 27 November. Available at: <http://республика-саха.рф/en/minvs> (accessed 20 April 2015). (In Russian).
2. The General Staff: the Check of Combat Readiness in the Arctic Involved 80 Thousand Military. *Gazeta.Ru* [Gazette.ru], 2015, 21 March. Available at: [http://www.gazeta.ru/social/news/2015/03/19/n\\_7027973.shtml](http://www.gazeta.ru/social/news/2015/03/19/n_7027973.shtml) (accessed 10 May 2015). (In Russian).
3. *State Program on «Socio-Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation for the Period till 2020»: Approved the Government Decree of April 21, 2014 No. 366*. Available at: <http://government.ru/docs/11967/> (accessed 28 April 2015). (In Russian).
4. Krasnopol'skiy B.Kh. *Alaska: the Difficult Path to Welfare*. Khabarovsk: Economic Research Institute FEB RAS, 2014, 224 p. (In Russian).
5. Krasnopol'skiy B.Kh. *Environmental Government: USA Experience*. Khabarovsk: Economic Research Institute FEB RAS, 2008, 256 p. (In Russian).
6. Krasnopol'skiy B.Kh. Synergetic Approach to System Modernization and Innovative-Technological Development of the Spatial Entities of the Asia-Pacific Region. *Rossiya: Tendentsii i Perspektivy Razvitiya Russia – Trends and Prospects of Development: yearbook*, issue 8, part 1. Moscow: Institute for Scientific Information on Social Sciences RAS, 2013, pp. 254–258. (In Russian).
7. Krasnopol'skiy B.Kh. Evolutionary-Synergetic Interpretation of Methodology and Methods of Spatial Economics. *Modern Problems of Spatial Development*. Moscow: Council for Study of Productive Forces, 2012, pp. 194–202. (In Russian).
8. Minakir P.A., Krasnopol'skiy B.Kh. International Scientific Cooperation in the Field of Spatial Studies. *Prostranstvennaya Ekonomika = Spatial Economics*, 2014, no. 2, pp. 141–148. DOI: 10.14530/se.2014.2.141-14. (In Russian).
9. Rachold F., Hik D. International Arctic science Committee – Preparing for the 25 Years of New Stage of International Arctic Research. *Arkticheskie Vedomosti – Arctic Herald*, 2012, no. 3, pp. 32–43.
10. *Development Strategy of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period 2020*. Available at: <http://government.ru/info/18360/> accessed 13 May 2015). (In Russian).
11. Shoygu S. Wide Range of Potential Challenges and Threats to the Security for our Country forms in the Arctic. *Echo Moskvy* [Echo of Moscow], 2015, 26 February. Available at: <http://echo.msk.ru/blog/echomsk/1500582-echo/> (accessed 17 April 2015). (In Russian).
12. *Arctic Policy Forum: Enterprise and Business Development*, 2015. Available at: <http://www.institutennorth.org/calendar/events/arctic-policy-forum-business-development/> (accessed 25 May 2015).
13. Hickel W.J. *Crisis in the Commons: The Alaska Solutions*. Institute of the North. Anchorage, 2002, 290 p.
14. *Managing for the Future in a Rapidly Changing Arctic*, 2013. Available at: <http://www.doi.gov/news/upload/ArcticReport-03April2013PMsm.pdf> (accessed 06 April 2015).
15. Murkowski to Army Chief of Staff: What's Putin up to in Arctic? *Alaska Native News*, 2015, March 12. Available at: <http://alaska-native-news.com/murkowski-to-army-chief-of-staff-whats-putin-up-to-in-arctic-16250/> (accessed 27 April 2015).
16. The Arctic Region Policy. *National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive*, 2009. Available at: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (accessed 12 May 2015).
17. *The Arctic Strategy*. Department of Defense Arctic Strategy, 2013. Available at: [http://www.defense.gov/pubs/2013\\_Arctic\\_Strategy.pdf](http://www.defense.gov/pubs/2013_Arctic_Strategy.pdf) (accessed 18 April 2015).
18. *The National Strategy for the Arctic Region*. Washington, 2013. Available at: [https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat\\_arctic\\_strategy.pdf](https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf) (accessed 15 April 2015).