

Чем так интересна и важна Арктика для России (и Коми, в том числе), делится кандидат экономических наук Владимир Андрианов, 11 человек, десятки лет изучающий эту тему.

Известные исследователи Арктики Самуил Славин и Григорий Агранат еще в 1972 году приравнивали проблемы в освоении Арктики к проблемам освоения атомной энергии и космоса. Почти сорок лет работая в этой сфере знаний, я не раз имел возможность убедиться в правоте их выводов. Сложность «завоевания» Арктики состоит сегодня в том, что осваивать богатства недр этой зоны планируют многие государства (активно оттесняя при этом конкурентов, среди которых Россия, безусловно, – номер один), но решать проблемы рационального, комплексного её освоения в интересах всего человечества придётся сообща.

Освоение русскими Севморпути

Историю открытия Арктики, согласно имеющимся историческим документам, следует начать с X века, когда жители древнеславянских новгородских и псковских племён начали изучение и присоединение новых земель. В XI – XII веках выходцы указанных российских вотчин уже освоили прибрежные территории Белого моря, Кольского полуострова, полуострова Канин и дошли до полуострова Ямал, спустились по реке Печора, создав на ней ряд крупных поселений (в районе нынешнего Нарьян-Мара и в районе излучины р. Печоры и впадения в неё р. Ижмы, там, где сегодня находится село Усть-Цильма).

Вольные казаки и беглые люди шли всё дальше на Север и Восток по суше и по морю вдоль арктического побережья, открывая и присоединяя к России всё новые территории. Уже в XVI веке открыли, завоевали (тихо, мирно) всю Сибирь и обосновались не только по всему восточному побережью Дальнего Востока (Чукотка, Камчатка, Сахалин, Курильские острова), но и впоследствии основали десятки поселений на Аляске, дойдя до нынешнего Сан-Франциско.

Истины ради следует сказать, что в странах Западной Европы также проявляли интерес к северным землям, направляя туда научные и промысловые экспедиции. Прежде всего страны Запада интересовал «северный проход», то есть возможность организации перевоза товаров в Китай и Индию и обратно. Забегая вперёд, отмечу, что одной из самых известных экспедиций, которой удалось пройти Северный морской путь с одной зимовкой, стала экспедиция шведского учёного Н. Нордшельда на судне «Вега» в 1878-1879 гг.

Одним из первых упоминаний о возможности прохода по северным морям из Европы до Азии является высказывание дипломата Дмитрия Герасимова, направленного в 1525 году великим князем московским Василием III к Римскому папе Клименту VII. Во время своего второго приезда в Рим наш дипломат не только подробно рассказал писателю Павлу Иовию о северных областях, граничащих с Московским княжеством, но и продемонстрировал карту Северо-Восточного прохода, называемого сегодня Северным морским путем.

Уже в 1527 г. англичанин Роберт Торн, купец из Бристоля, подал королю Генриху VIII и его послу в Испании проект экспедиции из Англии в Ост-Индию через полюс(!). Неизвестный итальянец, очевидно, находящийся на службе у Ивана IV, в своем «Донесении о Московии» сообщил, что некоторые «опытные космографы» (географы) сами пустились в путь искать северный проход. У многих известных русских историков (В. Татищева, М. Ломоносова, Н. Костомарова, Н. Карамзина, В. Ключевского, Л. Берга и

других) приведены десятки конкретных фактов и конкретных лиц, участвующих в экспедициях по северным морям или же собиравших информацию по данному вопросу. Очевидно, что это лишь верхушка «айсберга» – многолетних попыток западных промышленников, учёных и торговцев найти «северный проход».

Деятельное участие в попытках найти его проявил и Пётр Великий, при котором был организован ряд больших экспедиций на Север и Дальний Восток. Хотя обстоятельное исследование северных и дальневосточных берегов Сибири началось уже после его смерти, в 1734-1743 гг. **Севморпуть в СССР**

Советская экспедиция академика Отто Шмидта на ледокольном судне «Сибиряков» впервые в 1932 году всего за одну навигацию прошла весь Северный морской путь. А уже в 1935 году по СМП как с Запада на Восток, так и с Востока на Запад прошло более сотни крупнотоннажных судов! Этот год можно считать началом масштабных, сквозных перевозок в Арктике. По сути – рождением масштабной транзитной магистрали Европа – Азия. Для постоянного использования этой трассы было создано Главное управление СМП, перед которым были поставлены задачи: проложить судоходную арктическую трассу от Баренцева моря до Берингова пролива; оборудовать и держать её в исправном состоянии; обеспечивать безопасность плавания; постоянно вести метеонаблюдения по всей трассе СМП и т.д. Объёмы перевозок ежегодно росли, к концу 80-х годов XX века они достигли почти семи млн. тонн в год. Увы, с началом «перестройки» эти объёмы резко упали и вновь начали постепенно расти лишь начиная с 2004 года, достигнув к 2011 году 2 миллионов тонн.

За годы советской власти в российском секторе Арктики был создан и исключительно эффективно (по тем временам) действовал уникальный научно-производственный и человеческий комплекс изучения арктической зоны. Сегодня, в результате навязанных стране кардинальных реформ, мы практически потеряли всё это...

Что мы теряем?

Роль этой заполярной трассы для развития арктической и дальневосточной зон страны невозможно переоценить. СМП был самой надёжной транспортной артерией, связывавшей тысячи населённых пунктов, метеостанций, поисковых партий, факторий, воинских частей на расстоянии более восьми тысяч километров! С мая по октябрь продолжалась транссибирская навигация, для обеспечения которой в Советском Союзе была создана единственная в мире флотилия атомных (самых мощных в мире!) ледоколов. Сегодня её, по сути, уже нет, и многое здесь, в Арктике, придётся начинать заново. Естественно, обойдётся эта реанимация российского арктического хозяйства в сотни миллиардов долларов, но при любом раскладе затраты на вовлечение в хозяйственный оборот природных ресурсов Арктики и использование транспортного ресурса СМП окупятся сторицей. Это позволит России сохранить ведущие позиции в мире. Ведь Арктика – наш стратегический ресурс.

С началом ожидаемого подъёма работ по освоению природных ресурсов Арктики, начиная с организации добычи нефти, а затем природного газа в Печорском и Карском морях, началом организации массовых грузоперевозок по СМП из стран Европы в Азию

(и обратно), объём перевозок по данному направлению будет стремительно расти. Возможна организация нескольких различной сложности и экономичности маршрутов. Самые короткие и одновременно самые напряжённые – высокоширотные, огибающие с Севера острова Новая земля, Северная земля, Врангеля; «средние», более щадящие, огибающие Новую землю и в большей степени ориентирующиеся на сибирские и восточные российские регионы, начиная с Таймыра и вплоть до Берингова пролива; и «южные», которые могут быть ориентированы на средний и малый каботаж, то есть более короткие плечи перевозок.

Ожидаемое (в десятки раз) увеличение масштабов перевозок по СМП обуславливает параллельное решение множества задач и прежде всего – развитие портового хозяйства. Очевидно, что даже самый крупный и оснащённый в арктической зоне мира порт Мурманск нуждается в серьёзной реконструкции. Другие ныне действующие стратегические порты: Диксон, Дудинка, Игарка, Тикси, Певек и другие требуют коренного переустройства, поскольку создавались под малые и, в определённой мере, нерегулярные грузоперевозки.

Очевидно также, что требуется проведение большой работы по дополнительному изучению различных характеристик существующих и тем более вновь создаваемых морских портов, а в последующем – по их строительству. Наибольший интерес у специалистов вызывают районы в российской части Земли Франца-Иосифа, Индига, Амдерма и Хабарово, в строительстве которых, с моей точки зрения, должна быть заинтересована и Республика Коми.

Северный морской путь доказывает свою высочайшую эффективность и потенциал развития. Пропускная и провозная способность СМП оценивается экспертами в 50-70 и более млн. тонн в год. Эффективность ни одной железнодорожной магистрали, тем более в условиях Крайнего Севера, не может оцениваться столь высоко. Экспертно подсчитано, что использование транспортного ресурса Севморпути позволит увеличить доходы России до 10-15% годового бюджета государства ежегодно.

Наши соседи в Китае подсчитали, что доставка китайских товаров в Европу (от Шанхая до Гамбурга) через Севморпуть на 6400 км короче. Один только рейс 60-тысячника по СМП даёт Китаю экономию в один миллион долларов США. За год вывоз товаров в Европу с использованием СМП позволяет Китаю получить более 50 млрд. долларов США экономии. В то время как наши атомные ледоколы стареют, а замена им не создаётся, Китай уже модернизировал закупленный у Украины ледокол, назвав его «Снежный дракон», и с «космической скоростью» строит ещё три современных ледокола. Вскоре может случиться, что водить караваны судов по СМП будут именно китайцы, следовательно, именно они будут снимать «сливки» с этого сверхприбыльного бизнеса. Кто ответит за огромную упущенную выгоду? Южная Корея и Япония, Швеция и Норвегия, США и Канада также строят современные ледоколы для плавания в арктических водах. Похоже, что соперничать с Россией им уже не придётся...

Великий передел Арктики – борьба за ресурсы арктического шельфа – уже начался. Канадский аналитик, советник правительства Роберт Хуберт заявил недавно, что «до первых выстрелов в арктических водах осталось четыре года», российским же лидерам обратить на это внимание недосуг.

Не проворонить бы России Арктику и её «жемчужное ожерелье» – Северный морской путь.