

Арктика: поле глобальной схватки или окно в космос и будущее человечества?

Рейчел Дуглас

Статья опубликована в журнале Изборского клуба «Русские стратегии» №8-9 (44-45), 2016. Здесь добавлены иллюстрации и карты. Все рисунки, а также разделы статьи «Северно-Восточный проход», «Арктический коридор развития», «Пересечение Берингова пролива» и «Окно в космос» впервые появились на английском языке в докладе «Новый шёлковый путь становится всемирным наземным мостом» (www.worldlandbridge.com). Автор выражает благодарность коллегам по Шиллеровскому институту Ульфу Сандмарку, Уильяму Джонсу, Скаю Шильдсу и Мишели Фюкс за материалы, использованные в этом докладе и в статье.

В докладной записке графу С. Ю. Витте «Об исследовании Северного полярного океана» от 14 ноября 1901 г. Д. И. Менделеев писал о маршруте, который сегодня называется Северным морским путем (Севморпуть): «Экспедиции, снаряжённой Петром Великим, — под командою Беринга — человечество обязано открытием пролива, разделяющего Старый Свет от Нового и соединяющего Великий океан с Ледовитым, в котором русские казаки и промышленники уже давно плавали по берегам. Отсюда ведут своё начало славные попытки XVIII и XIX вв. — найти северо-восточный или северо-западный проход из Атлантического океана в Тихий, чтобы соединить кратчайшим водным путём две северные половины земного шара, подобно тому, как это есть в высоких широтах на южной половине Земли».

Менделеев предложил, чтобы он сам возглавил экспедицию, надеясь пробиться сквозь льды и найти проход. Он считал сокращение морских маршрутов одним из способов совершенствования цивилизации и промышленности, в том числе — развития российского побережья Северного Ледовитого океана.

В космическую эпоху задачу, поставленную Менделеевым, нужно расширить в соответствии с ролью человека как гражданина Солнечной системы. Арктика не только связывает две половины земного шара, она является для человечества «окном в космос», лабораторией для изучения причин климата и погоды, а также для разработки методов реагирования на космическое излучение в его динамическом взаимодействии с нашей планетой. Такая лаборатория, как программа ИТЭР по развитию управляемого термоядерного синтеза, требует международного сотрудничества учёных всех основных стран мира.

Этот подход резко контрастирует с тем подходом, который нередко используется при обсуждении развития Арктики и который ориентирован на разработку природных ресурсов и установление геополитических преимуществ по сравнению с потенциальными противниками.

И в самом деле: у каждого, кто помнит годы холодной войны или знаком с сегодняшними стратегическими реалиями, в памяти остались неизгладимые образы Арктики как района военных действий такого столкновения, которое уничтожит цивилизацию: подводные лодки, пробивающиеся сквозь полярные льды, чтобы выпустить ракеты с ядерными боеголовками; карты и видео МБР или стратегических бомбардировщиков, запущенных над Северным полюсом Соединёнными Штатами против Советского

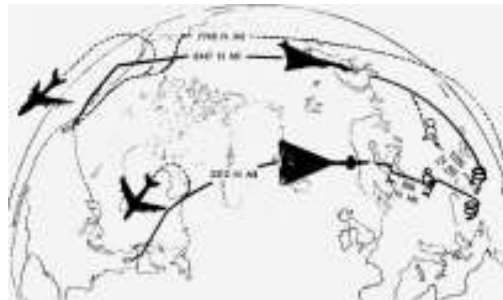


Рис. 1а. В разработанной в конце 1950-х г.г. ВВС США концепции для планировавшегося в то время стратегического бомбардировщика В-70 «Валькирия» (построен опытный экземпляр ХВ-70, программа закрыта в 1961 г.) одним из показанных вариантов является маршрут полёта над Арктикой с посадкой в Турции или на острове Диего Гарсия после бомбёжки Советского Союза. Фото: ВВС США.

Союза/Российской Федерации или наоборот (Рис. 1а-в).

Случилось так, что самая последняя редакция Арктической стратегии Минобороны США была опубликована 22 ноября 2013 г., через день после сделанного правительством Украины заявления о приостановке переговоров по соглашению об ассоциации с ЕС. Таким образом, Арктическая стратегия была разработана до этого поворотного пункта

(после которого давно готовившийся, поддерживаемый США план «смены режима» был воплощён в Киеве, что в конце концов привело к сегодняшнему серьёзному охлаждению российско-американских отношений) и поэтому отражала относительно более миролюбивые взгляды предыдущего периода. Тогдашний министр обороны Чак Хейгел (Chuck Hagel) (февраль 2013 г. — февраль 2015 г.), как и один из его предшественников Роберт Гейтс (Robert Gates) (декабрь 2006 г. — июль 2011 г.), но, в отличие от Леона Панетты (Leon Panetta), которого Хейгел сменил, и от его преемника Эштона Картера (Ashton Carter), — принадлежит к определённой группе американских генералов и чиновников, связанных с военными кругами. Это те, кто остался противником глобальной борьбы против России и Китая, а также приверженцем совместных с Россией мер по предотвращению войны даже на фоне враждебности по отношению к России, нагнетавшейся неоконсервативными и т. н. либеральными интервенционистскими группировками во властных структурах США, Великобритании и НАТО после выступления Владимира Путина на Мюнхенской конференции по безопасности в 2007 г. и после российской военной помощи Южной Осетии против Грузии в следующем году. Так, Хейгел подчеркнул необходимость международного сотрудничества, сославшись на опубликованную в мае 2013 г. Национальную стратегию США для Арктики, в которой этот регион был назван «мирным, стабильным и свободным от конфликтов». Даже в феврале 2014 г., когда на Украине произошёл переворот, в более позднем документе — «Арктической дорожной карте для ВМС США на 2014-2030 гг.» — интересы безопасности США в Арктике тоже были определены в терминах сотрудничества с Россией. Арктический совет (Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция, Российская Федерация и США) в этом документе характеризовался как «полезный форум для продвижения сотрудничества, координации и взаимодействия», была подчеркнута важность Илулиссатской декларации 2008 г., принятой прибрежными арктическими государствами (та же группа стран, за исключением Финляндии, Исландии и Швеции), в которой Конвенция ООН по морскому праву (ЮНКЛОС) была определена как «надлежащая правовая база для международного сотрудничества и мирного урегулирования морских споров в Арктике», несмотря на то, что США не подписали эту Конвенцию. Многие страницы «Дорожной карты» посвящены экономическим вопросам, в частности — расширению использования Севморпути для транзитного судоходства. Кроме того, в ней содержалась положительная оценка совместных военно-морских учений США и России «Северный орёл» в арктических водах, которые

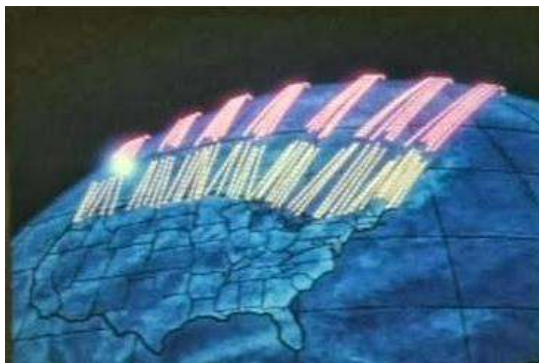


Рис. 1б. В фильме 1977 г. «Проклятая долина» (Damnation Alley) показаны стилизованные советские межконтинентальные баллистические ракеты, которые летят к США через Северный полюс. Скриншот: YouTube/Zè da Adega.



Рис. 1в. На этом изображении из графической презентации Валерия Герасимова (в настоящее время – начальник Генерального штаба ВС РФ), сделанной на Московской конференции 2012 г. по безопасности, показано размещение радаров ПРО на потенциальных траекториях ракет над Арктикой. Фото: МО РФ – www.mil.ru.

проводились раз в два года с 2004 г. (за исключением 2010 г.); в 2008 и 2012 гг. в учениях принял участие ещё один член НАТО — Норвегия.

Однако позже, в 2014 г., США отменили своё участие в учениях «Северный орёл». И уже в то время, когда Хейгел опубликовал Арктическую стратегию, окрепло другое отношение к Арктике. В ноябре 2013 г. профессор Военно-морского колледжа США Пит Педрозо (Pete Pedrozo), выступая на конференции в своем вузе, заявил о важности придерживаться Директивы 66 по национальной стратегии, изданной Джорджем Бушем-младшим в начале января 2009 г., где Севморпуть был признан «зоной потенциального конфликта». Он предложил, чтобы США «в соответствии с международным правом» оспорили российское законодательство о навигации, ледокольном сопровождении и лоцманских проводках по Севморпути, а также объём российской программы судостроения.

С 2014 г. враждебность к России в арктической политике США лишь усилилась на фоне решимости США и НАТО придвинуть свои силы ближе к границам России в балтийском регионе и, с программой ЕвроПРО, — на других участках её западной границы. В январе 2015 г. постоянный представитель России при НАТО Александр Грушко заявил, что Россия «тщательно следит за тем, как НАТО поворачивает свой взор к арктическому региону».

Россия и сама стала активизировать оборонную деятельность в Арктике, создав Объединённое стратегическое командование «Север» (Арктические войска), в состав которого в декабре 2014 г. были переданы Северный флот и все другие подразделения Вооружённых сил РФ от Мурманска до Анадыря. В 2015 г. были восстановлены воздушные базы на прибрежных арктических островах, начали претворяться в жизнь планы по формированию моторизованных арктических бригад (хотя давление на бюджет оказало негативное влияние на темп работы в обоих направлениях).

Возобновилось патрулирование стратегических бомбардировщиков в небе над Арктикой, в том числе — полёты российских самолётов вблизи воздушного пространства США на Аляске (хотя и в намного меньшем по сравнению с временами холодной войны объёме). С другой стороны, существуют такие американские учения, как «Полярный рык» (Polar Roar), о которых Стратегическое командование США объявило после их проведения 1 августа 2016 г.: три бомбардировщика B-52 и двойка бомбардировщиков-невидимок B-2 выполнили «одновременные беспосадочные полёты из США к Северному и Балтийскому морям, вокруг Северного полюса и над Аляской, а также над Тихим океаном до Алеутских островов у Аляски» для отработки перехватов и бомбометания на испытательном полигоне на Аляске.

Сегодня, когда эксперты по стратегии в США, Великобритании и других странах предупреждают об опасности — более серьёзной, чем когда-либо со времён холодной войны, — «сползания к войне Судного дня с Россией», как выразился профессор Кентского университета Ричард Саква (Richard Sakwa), это нерадостная картина.

Какие изменения мы бы предпочли видеть в Арктике? Правильный подход требует инвестиций от всех основных держав во имя общей цели — сделать Арктику регионом претворения в жизнь «стратегии Вернадского», как её назвал Линдон Ларуш,¹ для преобразования планеты при помощи самых передовых научных исследований и развития.

Физическая экономика как наука делает эту задачу вполне осуществимой. Любая эффективная программа экономического восстановления должна быть программой революционной, которая обусловлена научной работой в самых сложных физических условиях. Благодаря развитию Арктики можно будет перескочить через болото, казалось бы, нерешаемых экономических проблем в народном хозяйстве в целом, в то время как простое постепенное увеличение инвестиций никогда этого не добьётся. Научно-экономические успехи в отсталом направлении (как в случае с Гидротехнической службой долины Теннесси в США в 1930-х годах) или в таком

¹ Л. Ларуш, [Стратегия Вернадского](#) // Завтра – 2002, №1 (423).

суровом и до сих пор недоступном регионе, как Арктика, могут иметь глобальный эффект и стать двигателем всей экономики. При помощи создания кредита суверенными государствами и развития сотрудничества между соседними странами, расположенными в Евразии и на другом побережье Северного Ледовитого океана, этой цели достичь можно.

СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫЙ ПРОХОД

Севморпуть имеет столь же долгую и драматическую историю, как и труднодостижимый Северо-Западный проход в противоположном полушарии; возможно, история первого и дольше, и более драматична, учитывая аргумент, который приводил индеец Бал Гангадхар Тилак в книге «Арктическая родина в Ведах» (1898) о происхождении индоевропейской цивилизации от людей, живших и изучавших звёзды на этом побережье.

По начатой в годы Второй мировой войны программе ленд-лиза 120 кораблей доставили 450 000 т военного имущества из портов западного побережья США по Севморпути в советские арктические порты для отправки на Восточный фронт. 54 корабля пришли в Тикси в устье реки Лены, 13 обогнули полуостров Таймыр и дошли до портов на Енисее, один отправился на запад, в Архангельск на Белом море. Из всех этих портов Севморпути только Мурманск считается незамерзающим. Обычно судам требуются особо прочные корпуса и сопровождение ледоколов.

После распада СССР Севморпуть почти не использовался, поскольку субсидируемый государством «северный завоз» в портовые города прекратился. Как минимум один крупный ледокол был украден и выставлен на продажу на мировом рынке. Однако в интервью пятнадцатилетней давности автору этой статьи (2001 год) академик Сергей Глазьев рассказал, что уже тогда в России обсуждался «очень важный инфраструктурный проект» возрождения Севморпути с использованием атомных ледоколов следующего поколения и новых технологий подводного транспорта для обновления круглогодично действующего маршрута между Азией и Западной Европой. Масштабное таяние льдов в Арктике в некоторые годы поддерживало эти планы, но их реализацию не ставили в зависимость от изменений климата.

После того как в 2001 г. было предварительно объявлено о новой политике в отношении Арктики, в «Основах государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (обнародованных в 2009 г.) Арктическая зона была названа «стратегической ресурсной базой» страны, которая требует обновления социально-экономической инфраструктуры, усиления военного присутствия и сотрудничества между северными странами в области использования ресурсов региона.

Русское географическое общество (РГО), которое с 2009 г. возглавляет Сергей Шойгу (теперь — министр обороны РФ), в 2010 г. инициировало проведение

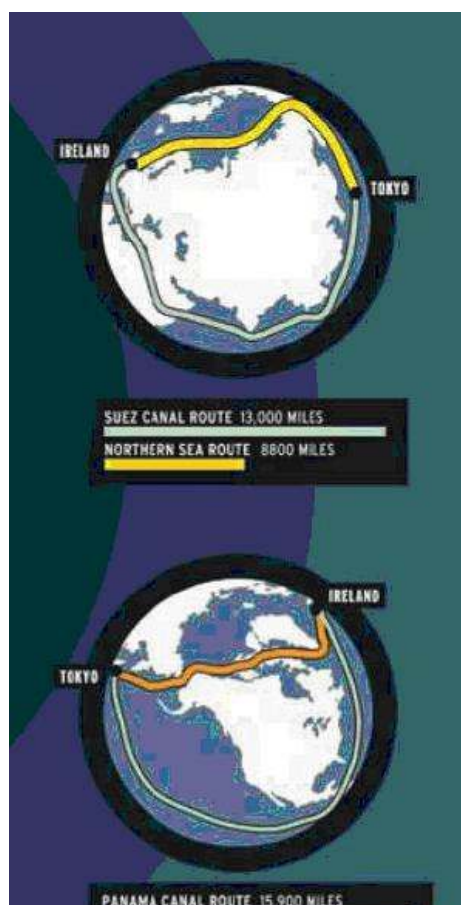


Рис. 2. Северный морской путь и Северо-Западный проход

Северные морские пути в каждом из полушарий Земли сравнивают с традиционными проходами, соответственно, через Суэцкий и Панамский каналы. Показанная здесь протяжённость Северного морского пути больше, чем указано в тексте, где говорится только о части маршрута вдоль российского арктического побережья. Фото: EIR.

конференций «Арктика — территория диалога». В них принимают участие президент Владимир Путин и лидеры других приполярных стран. В 2007 г. первый вице-президент РГО Артур Чилингаров — полярник и бывший член Совета Федерации — стал героем новостей, когда опустился в батискафе недалеко от Северного полюса и установил на дне моря российский флаг. Российское правительство подало в Комиссию ООН по границам континентального шельфа заявку на расширение континентального шельфа, предъявив доказательства того, что подводные хребты Ломоносова и Менделеева в Северном Ледовитом океане представляют собой естественное продолжение Евразийского континента и, следовательно, российского шельфа в соответствии с морским правом. По состоянию на сентябрь 2016 г. решения по заявке России ещё не принято, вопрос находится на рассмотрении.

Однако прибрежный Севморпуть, бесспорно, проходит в российских водах. Он включает несколько водных маршрутов протяжённостью от 4075 до 5370 км, и этот маршрут от Сеула до Амстердама на 6400 км короче маршрута на юг Евразии и через Суэцкий канал (**Рис. 2**). В 2011 г. 34 судна прошли весь Севморпуть и доставили 820 000 т груза (в 2010 г. — всего 4 судна и 110 000т). В 2012-2013 гг. объём транзитных грузоперевозок по Северному морскому пути превысил 1 млн тонн. Первые поставки железной руды из Норвегии в Китай по Севморпути состоялись в 2010 г., а в 2011 г. по всему этому маршруту впервые прошёл супертанкер. В Китае и в Северной Европе резко повысилась заинтересованность в расширении объёмов перевозок по Севморпути, а также в улучшении железнодорожного сообщения с его портами на Белом и Баренцевом морях: Мурманском, Архангельском и будущем портом Индигой. На **Рис. 3** Мурманск показан как основной узел логистики «Северного (грузового) коридора Восток — Запад» (Коридора «NEW») — трансевразийского транспортного маршрута, который станет ещё более конкурентным, если Россия завершит строительство железнодорожных магистралей «Белкомур» или «Баренцкомур» от Урала на северо-запад.

Для полноценного функционирования Северному морскому пути требуются новые системы контроля и управления, корпус административных работников, гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение. Запланированы



Подъездные железнодорожные пути к портовым сооружениям в Мурманском торговом порту. Фото: Wikimedia Commons/Ярополк.

модернизация и расширение существующих и строительство новых арктических портов. В 2004-2009 гг. инвестиции объёмом 4,4 млрд евро обеспечили увеличение пропускной способности Мурманского порта до 20 млн т благодаря новым терминалам для перевалки нефти и угля, а также контейнерному терминалу. Роскосмос и Береговая охрана применяют спутниковую систему ГЛОНАСС для навигации в Арктике, мониторинга состояния окружающей среды и для спасательных операций. В августе 2012 г. председатель Совета безопасности РФ

Николай Патрушев объявил о предстоящем строительстве десяти морских и воздушных станций вдоль Севморпути: в устьях рек, в портах и на конечных станциях железных дорог.

Модернизируется российский арктический флот, в состав которого входят морские и речные суда, суда для сухих и жидких грузов, контейнеровозы, танкеры-ледоколы, рыболовецкие суда и научно-исследовательские суда. Россия — одна из немногих стран, имеющих ледокольный флот, для которого строятся атомные ледоколы нового поколения. С 2013 г. строится ледокол «Арктика» — первое гигантское судно, которое будет иметь два атомных реактора и изменяемую осадку

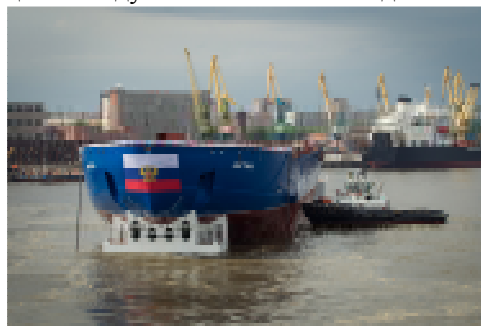


Рис. 3. Северный грузовой коридор «Восток-Запад» с транспортным узлом в Мурманске

На этой карте с полярной проекцией, подготовленной норвежской консалтинговой фирмой Transportutvikling AS, которая специализируется на транспорте и логистике, показана роль Мурманска – российского порта в Баренцевом море – как мультитранспортного узла. Северный морской путь, Транссибирская магистраль (Тихоокеанское побережье – Чита – Улан-Удэ – Екатеринбург – Пермь – Москва), Второй и Четвёртый коридоры Расширенной Туманганской инициативы (Пекин – Харбин – Забайкальск – Чита – Транссибирская магистраль), Восьмой коридор (Тяньцзинь – Пекин – Улан-Батор – Улан-Удэ – Транссибирская магистраль), Евразийский континентальный мост «Шёлковый путь» (Пекин – Сиань – Ланьчжоу – Урумчи – Астана – Екатеринбург – Транссибирская магистраль) и Международный транспортный коридор «Север-Юг» (Мумбай – Бандар Аббас – Тегеран – Астара – Оля – Саратов – Москва) – все эти маршруты связаны с Мурманском. В настоящее время это связь по железной дороге Санкт-Петербург – Мурманск, полная электрификация которой была завершена в 2005 г. Предложенный Норвегией «Северный (грузовой) коридор «Восток-Запад» (коридор «NEW») с ответвлениями в Северную Европу и Северную Америку, был одобрен Международным союзом железных дорог (МСЖД). Поскольку Китай заинтересован в отправке по этому маршруту 50 000 контейнеров в год, первоначальные планы закончить Северный коридор «Восток-Запад» в норвежском портовом городе Нарвике были изменены таким образом, чтобы повысить роль Мурманска из-за перегруженности транспорта в связи с перевозкой железной руды на Скандинавском полуострове и необходимости дополнительной смены колёсных пар на границе между Финляндией (где колея шириной 1524 мм совместима с российской колеёй 1520 мм) и Швеции. В будущем коридор Белкомур (помечен) может обеспечить транзитное сообщение напрямую из Перми до Архангельска на Белом море (показан, но не помечен), где завершено строительство железнодорожной ветки до мурманского участка и далее в Финляндию. Карта любезно предоставлена Стигом Нердалом, Transportutvikling AS (www.transportutvikling.no).

для плавания в мелководных прибрежных районах. В июне 2016 г. этот ледокол, который станет крупнейшим в мире, был спущен на воду на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге, его строительство продолжается.

В 2014 г. объём международных грузоперевозок по Северному морскому пути резко снизился с пикового уровня 2013 г. — до 274,1 тыс. тонн в 2014 г. и менее чем 40 тыс. тонн в 2015 г. Причинами стали влияние антироссийских санкций на западных грузоотправителей и сокращение объёма мировой торговли навалочными грузами, что негативно сказалось на китайских грузоотправителях. Комментаторы, враждебно относящиеся к



Церемония спуска на воду самого большого в мире атомного ледокола «Арктика» на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 16 июня 2016 г. Фото: rosatomflot.ru.

российской политике в отношении Севморпути и Арктики (такие, как Александр Гольц, который 1 августа 2016 г. опубликовал статью в издании Джеймстаунского фонда Eurasian Daily Monitor), злорадствуют из-за того, что «мечта Путина срубить денегат на этом маршруте — мечта несбыточная. Даже сейчас его планы явно расходятся с реальностью». Между тем в 2015 г. объём внутренних грузоперевозок по Северному морскому пути вырос на 37% — до 5,3 млн т благодаря поставкам материалов для строительства завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) на Ямале и порта Сабетта.

Однако будущее Севморпути и развития Арктики не должно стать заложником ни текущих колебаний мировой торговли и цен на углеводороды, ни экономической войны!

АРКТИЧЕСКИЙ КОРИДОР РАЗВИТИЯ

Транзитные грузоперевозки и нефтегазовая промышленность наряду с оборонным фактором пока являются основными факторами развития российской Арктики. Согласно целевым прогнозам, заложенным в «Программу освоения континентального шельфа на период до 2030 г.», которая была опубликована Министерством природных ресурсов Российской Федерации в 2011 г., к этому сроку 8-16% добычи российской нефти и 32-35% добычи газа будут обеспечивать морские месторождения, в том числе в Тихом океане (прежде всего — в Баренцевом море), а также в Северном Ледовитом океане. Стратегия развития, ориентированная на добычу углеводородов и других минеральных ресурсов, предполагает строительство на арктическом побережье шахт и металлургических комбинатов, предприятий пищевой промышленности, жилья, промышленной и социальной инфраструктуры.

Как и в каждом направлении развития Сибири и Дальнего Востока, для Арктики существуют ещё более честолюбивые планы. Один из них — соединить Севморпуть с наземным железнодорожным маршрутом, пролегающим параллельно побережью. Некогда этот маршрут был запланирован для Приполярной железнодорожной магистрали. В 30-х и 50-х гг. XX века СССР начинал строить железную дорогу от Воркуты на северо-западе до Анадыря на северо-востоке, было построено 1700 километров западного участка. Этот проект, в котором использовался труд заключённых, был прекращён после 1953 г. и стал известен как «Мёртвая дорога». Теперь его имеет смысл возродить (конечно, с приемлемыми условиями труда и жизни привлечённой рабочей силы) как железную дорогу или, возможно, как систему промышленных транспортных технологий, пригодных для полярного климата. В насыщенном многообещающими идеями докладе Института демографии, миграции и регионального развития «Сибирь — новая Центральная Россия»² содержится предложение, согласно которому при помощи новейших технологий, подобных показанным на **Рис. 4**, «важной составляющей платформы может стать и высокоширотная магистраль, построенная на принципах троллейкарного и струнного транспортов и дублирующая по суше Севморпуть как своего рода параллельный Севсухпуть».

Актуальными будут китайские технологии скоростных железнодорожных магистралей, разработанные для высокогорной Тибетской железной дороги и относительно высокоширотных дорог в северо-восточном Китае. Россия и сама в 2010 г. открыла самую северную традиционную железную дорогу на полуострове Ямал.



Поезд на мосту через р. Щучью на железной дороге Обская-Бованенково, построенной «Газпромом» на Ямале (открыта в 2010 г.). Это самая северная железная дорога в мире. Фото: «Газпром».

² [Сибирь – новая Центральная Россия](#), или Как Юг Западной Сибири станет центром новой индустриализации – М.: ИДМРР, 2012.



Рис. 4. Перспективные виды транспорта для развития Сибирских широт

Представление российского художника о передовых системах струнного транспорта, магнитопланов и эстакадного транспорта для применения на Крайнем Севере. Изображение: ИДМРР

Кроме того, Россия планирует построить несколько плавучих атомных электростанций, каждая из которых будет иметь два атомных реактора мощностью 35 МВт того же типа, какой используется на атомных ледоколах для размещения на Арктическом побережье. Первая плавучая АЭС, «Академик Ломоносов», была заложена в 2007 г.; после нескольких задержек её ввод в эксплуатацию на Камчатке запланирован на 2018 г.

ПЕРЕСЕЧЕНИЕ БЕРИНГОВА ПРОЛИВА

На **Рис. 5** макушка нашей планеты показана как оживлённая зона экономического и научного прогресса, основным узлом которой должна стать инфраструктурная связь между Евразией и Северной Америкой через Берингов пролив.

Идея такого соединения континентов захватывала воображение разных людей. Ещё до продажи Россией Аляски Соединённым Штатам в 1867 г. Конгресс США поддержал прокладку телеграфной линии через Берингов пролив в Россию, которая в то время была союзником США, в частности, в борьбе против Британской империи. В 1890 г. губернатор Территории Колорадо Уильям Гильпин в книге «Всемирная железная дорога: объединение всех континентов» продвигал идею железной дороги, которая соединит север и запад через Берингов пролив и через Сибирь, чтобы «пристыковаться к железным дорогам Европы и всего мира». В последующие десятилетия, до и после революций в России, существовало и несколько российских инициатив такого же проекта.

В 1991 г. группа американцев и россиян образовала некоммерческую организацию Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group (IBSTRG; российское название — «Транс-континенталь») с участием представителей разных российских министерств и Российской академии наук для продвижения этого проекта.

В 1995 г. американский инженер-консультант Хал Купер-мл. (Hal B. H. Cooper, Jr.) и Сергей Быкадоров, профессор Сибирской государственной академии путей сообщения (Новосибирск), опубликовали анализ перспектив развития железнодорожного транспорта в Сибири и на Дальнем Востоке. Он включал обзор существующих, а также начатых, но недостроенных магистралей и масштабный проект гораздо более плотной сети железных дорог, обеспечивающей экономическое развитие континента и его ресурсов. Среди них — железная дорога с выходом на Берингов пролив.

В России Совет по изучению производительных сил (СОПС) взял на себя ведущую роль в пропаганде объединения континентов через Берингов пролив. Предшественником СОПС, образованного Российской академией наук совместно с

Министерством экономики РФ, была созданная академиком В. И. Вернадским Комиссия по изучению естественных производительных сил России (КЕПС) (1915-1930). С 1992 г. до самой своей смерти в 2010 г. главой СОПС был новосибирский академик Александр Гранберг, ведущий российский специалист по региональному развитию.

СОПС стал одним из организаторов конференции «Мегапроекты Востока России: Трансконтинентальная магистраль Евразия — Америка через Берингов пролив», которая состоялась в Москве 24 апреля 2007 г. В ней приняли участие американские ветераны IBSTRG, а Линдон Ларуш, который получил приглашение, но не смог приехать, прислал статью «Изменения политической карты мира: Менделеев был бы “за”!». В своем выступлении Гранберг заявил, что российские лидеры считают транспортную инфраструктуру исключительно важной для освоения огромных окраинных регионов страны. В 2007 г. строительство железнодорожной магистрали протяжённостью 2,5-3 тыс. км от Лены до посёлка Уэлен на берегу Берингова пролива было включено в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.», как строительство «новой железной дороги, имеющей стратегическое значение».

Виктор Разбегин, занимавший в то время должность заместителя председателя СОПС, на московской конференции представил техническое обоснование и финансовые оценки соединения континентов через Берингов пролив как проекта, в котором «железная дорога станет основной осью мультитранспортного коридора, включающего также трансконтинентальную линию электропередач, оптоволоконную линию связи и нефтегазопровод». По его прогнозам, железная дорога через Берингов пролив может привлечь до 3% мирового грузооборота. Важно отметить, что он также определил выгоды для самостоятельного развития России в мире, основанном на взаимовыгодном сотрудничестве, а не на конфронтации.



Представление художника о тоннеле под Беринговым проливом (въезд в тоннель на североамериканской стороне). Рисунок: EIR с разрешения Хала Купера-мл.

СОПС представил проект строительства мультитранспортного тоннеля через Берингов пролив на выставке Экспо-2010 в Шанхае, где данный проект получил Гран-при в номинации «Инновации». После того как начала оформляться концепция «Один пояс, один путь» (включая «Экономический пояс Шёлкового пути»), заявленная президентом Си Цзиньпином осенью 2013 г., уважаемый эксперт в области железнодорожного транспорта академик Ван Мэншу выразил неподдельную заинтересованность Китая в проекте ВСМ с выходом на Берингов пролив. В мае 2014 г.

Ван Мэншу заявил в интервью газете Beijing Times, что планы Китая по развитию высокоскоростных железнодорожных магистралей теперь учитывают и тоннель под Беринговым проливом, строительство которого обсуждается с Россией. Высокоскоростное сообщение уже существует на участке Пекин — Сиань — Харбин в Северо-восточном Китае. Планируется, что Четвёртый транспортный коридор в рамках Расширенной Туманганской инициативы (РТИ) свяжет этот маршрут через Амур с Транссибирской магистралью, откуда железная дорога Амур-Якутск и запланированный участок до Берингова пролива подведут маршрут к Берингову проливу.

В 2011 г. Владимир Петровский из Института Дальнего Востока РАН отметил, что участие Китая может иметь важнейшее значение для реализации проекта соединения континентов через Берингов пролив. «Китай может стать серьёзным участником проекта в обозримом будущем, — писал российский специалист. — Было бы затруднительно относиться к этому проекту серьёзно, если бы Китай уже наполовину не построил крупнейшую в мире сеть высокоскоростных железных дорог. Но в последнее время самая населённая страна Востока показала, что у неё нет недостатка в квалификации при выполнении масштабных государственных проектов, а её амбиции и готовность их финансировать не ослабевают».

ОКНО В КОСМОС

В январе 2012 г. СОПС опубликовал «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г.». Как и при разработке проекта тоннеля через Берингов пролив и других комплексных проектов развития, СОПС вышел за рамки, установленные жёстким бюджетом, и представил более широкую концепцию. Документ включал также рекомендации по очистке бывших советских военных баз на архипелаге Земля Франца-Иосифа. СОПС предлагает инновационные технологии горных работ для добычи минерального сырья за Полярным кругом, позволяющие не превращать территорию вокруг выработок в свалку и замороженную пустыню. И программа ИДМРР, и СОПС предусматривают развитие речных и железнодорожных транспортных коридоров с севера на юг в целях формирования многочисленных связей между Арктической зоной и существующими трансконтинентальными железнодорожными магистральями.

Близость к магнитному полюсу Земли и геомагнитные поля делают Арктику точкой, где на планету попадает максимум галактического излучения, а также



Северное сияние, напоминающее занавес. Фото: Wikimedia Commons/Nina Matthews, г. Уайзмен, Аляска.

идеальным местом для изучения климатических процессов. Именно поэтому Арктику называли «окном в космос», поскольку благодаря своему местоположению одного из двух невидимых полярных выходов Земли через атмосферу она получает поток внеземного излучения; полярное сияние — лишь его видимый прекрасный краешек.

Разработанная СОПС «Стратегия», представляющая собой план движимого наукой преобразования Арктики, включает планы строительства научных судов нового поколения для изучения глубин

Северного Ледовитого океана при помощи инструментов, приспособленных к полярным условиям. Новая спутниковая система наблюдения «Арктика» с использованием ГЛОНАСС должна стать средством поддержки полярной гидрографии (изучения динамических процессов в Северном Ледовитом океане), исследований геофизических условий и гидрометеорологии. Бывший руководитель Роскосмоса Анатолий Перминов заявил в 2010 г., что система «Арктика» позволит осуществлять круглогодичный мониторинг состояния арктического шельфа, температуры воды,

толщины дрейфующего льда и уровней загрязнения окружающей среды, а также обеспечить безопасное и эффективное изучение шельфа.

На конференции «Арктика — территория диалога», состоявшейся в сентябре 2011 г., был представлен план заслуженного архитектора РФ Валерия Ржевского. Это новый аспект «окна в космос». Владимир Путин, который в то время занимал должность премьер-министра, ознакомился с трёхмерной моделью «чудо-города» в Арктике, который впервые даст людям возможность жить в средах, сильно удалённых от Земли. Проект «Умка» назван в честь белого медвежонка из советского мультфильма. Автономный город под куполом должен быть расположен на острове Котельный между морем Лаптевых и Восточно-Сибирским морем, примерно в 400 км к северо-востоку от дельты реки Лены и в 1,5 тыс. км от Северного полюса. Гигантский купол спроектирован таким образом, что под ним находятся системы жизнеобеспечения, смоделированные по образцу Международной космической станции. Получая энергию от плавучей атомной станции, «Умка» будет иметь регулируемый климат, в котором циркуляция воздуха, а также биологические циклы всех растений и других живых существ станут взаимозависимыми. Кислород и получаемый в процессе роста растений углекислый газ будут держаться под одним куполом, сводя до минимума контакт с суровой внешней средой. Разведение рыбы в воде, слегка подогреваемой при помощи АЭС, будет способствовать обеспечению жителей продовольствием. Все отходы будут перерабатываться или сжигаться. Объекты отдыха и развлечений будут ослаблять психологическое давление на жителей «Умки», помогая им адаптироваться к жизни в замкнутом пространстве.



Макет накрытого куполом полярного наукограда «Умка».

Проект «Умка» перекликается с более ранними планами развития Крайнего Севера, в частности, строительства городов под куполом, которые пропагандировал Джон Дифенбейкер (John Diefenbaker), премьер-министр Канады, в 1957-1963 гг., когда только начинались пилотируемые полёты человека в космос.

Плотность населения «Умки», размеры которого составят 1,2 км на 800 м, а число жителей — 5 тыс. человек, будет примерно такой же, как в Гонконге с его 6349 жителями на 1 кв. км. В числе первых обитателей города могут быть учёные, инженеры и работники нефтяных платформ и горнодобывающих компаний, но исследователи, которые станут жить в «Умке», будут также проникать в богатые глубины Арктики в поисках неизведанных фактов для биологии, физики и других наук. Проект «Умка» лучше всего оценить с межпланетной точки зрения. На 75-й северной широте дуют сильные ветра, а температура опускается ниже -30°C — до таких же значений, как в лунных лавовых трубках. Эти суровые условия дают возможность для развития и применения технологий, которые потребуются на передних рубежах освоения космоса.

В конце 2015 г. Россия завершила строительство новой военной базы на острове Котельный — административно-жилого комплекса «Северный клевер» с замкнутым циклом жизнеобеспечения. Газета «Красная звезда» (12.01.2016) назвала его «Оазисом

в ледяной пустыне». «Северный клевер» представляет собой один из нескольких новых военных объектов, которые строятся на островах арктической зоны России. Он предназначен для размещения 250 человек личного состава Северного флота ВМФ в течение смены сроком до одного года. Комплекс может быть расширен и преобразован в научную станцию — такую, как «Умка».

КАК ЭТО МОЖНО СДЕЛАТЬ?

Пятнадцать лет назад, в декабре 2001 г. Ларуш обсуждал разработанную им «Стратегию Вернадского» на московском симпозиуме «Пространство и время в эволюции глобальной системы Природа — Общество — Человек» (посвящённом памяти П. Г. Кузнецова). В своём выступлении, озаглавленном «Ключевая роль России в решении глобального кризиса», он заявил:

«Если миру предстоит успешно преодолеть финансовый и экономический кризис и если мир этого действительно желает, то Россия, как евроазиатская страна, должна сыграть в этом процессе выхода ключевую, центральную роль.

Окинем взглядом всё это огромное пространство Евразии от Атлантики до Тихого океана. Мы увидим такие страны и регионы, как Китай, Индия, Юго-Восточная Азия, целый ряд других стран и регионов, которым остро необходимы технологии и распространение технологий для того, чтобы удовлетворять самые насущные потребности своего населения...

Источники получения необходимых технологий имеются в рамках этого пространства, Евразии, в том числе в Японии, России и Западной Европе. Научно-технический потенциал России сейчас пребывает как бы в дремлющем, спящем состоянии....

Именно с этих позиций перейдём к Вернадскому. Один из регионов мира, где сконцентрированы крупнейшие залежи минеральных и других ценных природных ресурсов, — это Центральная Азия и Северная Азия и в том числе российская тундра. Проще всего завладеть частью этих ресурсов и по дешёвке продать их за рубеж. *Но это было бы трагедией для России и предательством интересов Евразии в целом.* Исходя из истинных интересов Евразии я предлагаю так называемые коридоры развития, которые пройдут ещё дальше, чем Транссибирская магистраль, и протянутся через весь континент. Можно будет добиться серьёзной трансформации этих регионов Евразии при помощи создания крупномасштабных систем управления водными ресурсами, транспорта, производства энергии и целого ряда других типов инфраструктуры, необходимой для жизнедеятельности человека.

К западу от России, в Европе, мы видим целый ряд стран-банкротов: Германия, Франция, Италия — это всё банкроты. Страны, которые являются традиционными производителями современных технологий! Если же будет создана необходимая система экономического развития, то эти страны Западной Европы, а также Япония найдут естественный рынок для своих технологий в Азии. Россия и Казахстан видятся мне как основные потенциальные связующие звенья, которые выступят как бы главным проводником в этом процессе по созданию связи между Европой и Азией. Это потребует самой огромной трансформации биосферы во всей истории человечества.

Совершенно очевидно, что нельзя далее продолжать делать то, что мы делали бы до сих пор, фактически грабя биосферу. Очень часто при проведении нынешней политики грабёж биосферы происходит гораздо быстрее, чем добыча полезных ископаемых... Коль скоро мы намереваемся трансформировать биосферу посредством каких-то спланированных действий, нам необходимо прежде посмотреть, каковы

будут последствия такой трансформации, и необходимо предпринять меры к тому, чтобы эта трансформация привела исключительно к улучшению биосферы. А это заставляет нас подумать о законах современной экономики с точки зрения Вернадского...

Это также помогает нам ответить на вопрос: как мы рассматриваем отношения человека с Солнечной системой и с другими системами за пределами Солнечной системы? Поставив перед собой этот вопрос, следует рассматривать изучение космоса и космические науки как неотъемлемую часть науки о жизни на Земле».

Но осуществимо ли что-нибудь из этого? Каким образом можно преодолеть враждебный цинизм заявления «его планы явно расходятся с реальностью»? Не будет ли модернизация Севморпути пустой тратой сил, если азиатские и европейские грузоотправители начнут отдавать предпочтение другим маршрутам, или если мировая торговля сократится, или если падение цен на нефть будет означать, что инвестиции в ресурсы могут никогда не окупиться? Где гарантия, что железная дорога через Берингов пролив не будет использована заинтересованными иностранными группировками для того, чтобы «завладеть этими ресурсами и по дешёвке продать их за рубеж», как предупреждал Ларуш? Да и вообще: как может страна, премьер-министр которой заявляет, что у неё нет возможности индексировать пенсии, так как «просто денег нет сейчас», позволить себе вкладывать средства в огромные проекты? К чему говорить о расходах на строительство высокоскоростных железных дорог до Берингова пролива, если средние темпы строительства одноколейной Амуро-Якутской магистрали составляли 12-15 км в год, в то время как сто лет назад Россия строила Транссибирскую магистраль со скоростью 560 км в год? Являются ли единственными способами финансирования такого строительства инфраструктуры зависимость от одного только Китая либо согласие на осуществляемую группой Маккуори грабительскую модель государственно-частного партнёрства в инфраструктуре, когда частные инвесторы получают доходы и даже сами проекты в собственность, а государства дают гарантии от риска потерь?

Да, всё это можно сделать. Для этого необходим полный сдвиг парадигмы — такой, за который основатель Шиллеровского института Хельга Цепп-Ларуш борется с момента сделанного ею предупреждения на конференции Международного общественного форума «Диалог цивилизаций» на острове Родос в 2012 г. Она тогда заявила:

«Человечество готово на всех парах врезаться в кирпичную стену. И нужно без промедления определиться, достаточно ли умён Человек, оказавшийся в ситуации саморазрушения, чтобы изменить направление движения и прекратить гиблые попытки укрепить мировую империю и узаконить войну как средство решения геополитических конфликтов и сменить подход на более жизненный. Начинать нужно с общих целей человечества... В силу антиэнтропийных закономерностей Вселенной, сохранение жизни человечества требует постоянного наращивания потенциальной относительной плотности населения и плотности потока энергии в производственных процессах. Если мы хотим найти решение двух экзистенциальных проблем для человечества: угрозы термоядерной войны и системного экономического кризиса, — нужна новая парадигма, гармоничная с порядком Творения. Нужен план мира на XXI век, который разбудит воображение и надежды человечества. Необходима масштабная программа развития на основе идей Десятилетия развития ООН (1950-х и 1960-х), необходимо покончить со «сменой парадигмы» последних 40-50 лет как с тупиком, нужно вернуться к идее мира через развитие».

В 2014 г. Шиллеровский институт распространил эту идею во всём мире при помощи петиции [«США и Европа должны найти в себе мужество покончить с геополитикой и начать сотрудничество со странами БРИКС»](#).

Что касается вопроса о том, как финансировать развитие реальной экономики, необходимый сдвиг парадигмы означает отказ от неверного представления (как на Западе, так и в России), будто единственными вариантами являются два монетаристских подхода: либо тирания дерегулируемых финансовых рынков, о которой говорит либеральная Австрийская школа, либо кейнсианское налогово-бюджетное стимулирование и печатание денег.

К счастью, в прошлом денежно-кредитная система не раз была поставлена на службу развития реальной экономики, а не наоборот. Поэтому в начале статьи я с такой уверенностью говорила, что с созданием суверенного кредита и развитием сотрудничества евразийских и заполярных соседних стран будущее Арктики может быть мирным и продуктивным.

Актуальные принципы «национальной экономии» были хорошо известны в России, о чём свидетельствует книга «Сибирь и Великая Сибирская железная дорога», изданная Департаментом торговли и мануфактур российского Министерства финансов в 1893 г. для Всемирной Колумбийской выставки в Чикаго (в то время министром финансов империи был граф Витте, а влияние Менделеева, в связи с его участием в формировании таможенного тарифа 1891 г., было максимальным). Авторы книги предсказывали, что пользу от Транссибирской магистрали *невозможно будет измерить деньгами*, поскольку Транссиб, «вероятно, долго ещё не будет выгодным в узко коммерческом значении этого слова», но он принесёт «многочисленные и неподдающиеся прямому арифметическому учёту выгоды». Кроме того, писали они, Транссиб «даст громадный толчок всему экономическому развитию края и вызовет к жизни много новых отраслей производительной деятельности».

Исследователи Шиллеровского института опубликовали множество работ, посвящённых успешному применению кредитных систем для оживления и развития народного хозяйства, включая образованную президентом Франклином Рузвельтом Корпорацию финансирования реконструкции и различные методы, применявшиеся в послевоенное время для восстановления экономики в Германии, Японии и Корее. В меморандуме «Проект «Феникс»: тезисы для обсуждения восстановления Сирии» (октябрь 2015 г.), который подготовили мои шведские коллеги Ульф Сандмарк (Ulf Sandmark) и Хуссейн Аскари (Hussein Askary), подробно рассмотрено, как создать и использовать суверенную кредитную систему для восстановления народного хозяйства.³

Сандмарк и Аскари подчёркивают важный принцип разделения видов банковской деятельности (Закон Гласса-Стиголла), «чтобы кредиты не возвращались в спекулятивные схемы или пирамиды, как это происходит сегодня в банках на глобализованных западных финансовых рынках». Об этом же говорил и Михаил Хазин в комментарии от 26 мая для [Stroitelstvo.ru](#), отстаивая предложения Сергея Глазьева и Столыпинского клуба о создании кредита и отвергая обвинения в том, что они сводятся к простому «запуску печатного станка». «Если мы не хотим, чтобы у нас инвестиционные рубли шли на валютный рынок, мы должны ограничить валютнообменные операции, — справедливо заметил Хазин. — Для кого их следует ограничить? Нужно ввести аналог Закона Гласса-Стиголла и запретить банкам заниматься валютными операциями. Банк должен кредитовать реальный сектор».

Национальная банковская система, создание суверенного кредита и защита нормального кредитования Законом Гласса-Стиголла или его аналогом — не технические меры и не ухищрения, которые могут работать наряду с попытками сохранить существующую мировую финансовую систему, доказавшую свою

³ Х. Аскари, У. Сандмарк, [Проект «Феникс»: тезисы для обсуждения восстановления Сирии](#). — Вашингтон: EIR, 2014.

несостоятельность. Это *принципы*, признаки совершенно иной необходимой парадигмы, при которой станет возможным не только оживление экономики всех стран мира, но и сотрудничество в решении общих задач, включая научно-экономическое развитие удивительного рубежа Земли — Арктики.

Перевод с английского М.В. Бурковой.

www.larouhepub.com