

УДК [33 + 32] (98) (045)

Арктика: укрепление геополитических позиций и экономическое развитие

С.Б. Савельева¹, Г.Н. Шиян²

¹ *Экономический факультет МГТУ, кафедра экономической теории
и национальной экономики*

² *Государственная полярная академия*

Аннотация. Сложившаяся вокруг освоения Арктики ситуация требует радикального пересмотра существующих в России взглядов на дальнейшее развитие этого региона. В системе приоритетов развития морской экономики на Арктическом региональном направлении следует выделить решение комплекса задач.

Abstract. The paper considers the situation occurring in the process of Arctic development. The conclusion has been made that the situation demands some radical revision concerning the development of the region. In the system of priorities of the marine economics development in the Arctic region one should point out the solution of problem complex.

Ключевые слова: Арктика, геополитика, стратегия развития, морская деятельность

Key words: Arctic, geopolitics, development strategy, marine activity

1. Введение

Следует согласиться с общеизвестным тезисом В.В. Путина о том, что "весь наш исторический опыт свидетельствует: такая страна, как Россия, может жить и развиваться в существующих границах, только если она является сильной державой. Во все периоды ослабления страны – политического или экономического – перед Россией всегда и неотвратимо вставала угроза распада" (*Послание Президента...*, 2003). Поэтому для того, чтобы выжить, надо опираться на ценности, которые мы готовы защищать. Таковыми при определенных условиях могут стать цели морской деятельности России, главной из которых является возрождение статуса России как ведущей морской державы.

2. Геополитическая позиция России

Сегодня Арктика позиционируется на мировом геополитическом атласе как региональное пространство, обеспечивающее относительно свободный выход России в Мировой океан и обладающее уникальными природными ресурсами, в том числе более 90 % российских запасов газа и 70 % – нефти. Эти геополитические факторы предопределяют расширение зоны противостояния ведущих (не только арктических) держав в борьбе за контроль над ресурсами труднодоступных районов Арктики в условиях истощения существующей ресурсной базы.

Морская деятельность в нашей стране носит традиционно очаговый характер, стремясь не всегда успешно вписаться в континентальную цивилизацию России. Так происходит в виду того, что Россия не имеет четко сформулированных стратегических национальных интересов в Мировом океане, которые определяются как минимум географическим положением.

В начале XX века широкое распространение в странах морской цивилизации получила концепция морской мощи "Sea power" ("кто владеет морем, владеет всем"), развитие которой связывают с появлением в этот период фундаментальных научных исследований А.-Т. Мэхэна и Ф. Колумба.

Безусловно, идеи "Sea power" не могли не отразиться на организации морской деятельности России; мэхэн-коломбовская традиция завоевания господства на море явно проявилась в разработанной под руководством адмирала И.К. Григоровича морской стратегии, которая утвердила изменение основных геополитических ориентиров России с континентальных на морские, с оборонительных на активные. В этот период встал вопрос о пересмотре геополитической позиции России на Дальнем Востоке и в Черном море, а внешняя политика все больше стала ориентироваться на возрождение морской мощи.

Однако в дальнейшем "...в течение четырехлетнего существования советской власти у правительства не было определенного, конкретного взгляда на флот главным образом потому, что вся политическая и военная обстановка за все четыре года не вызывала острой необходимости существования вооруженных сил на море, а требовала лишь наличия подсобной небольшой силы вооруженных судов на реках и озерах" (*Подсобляев, 2000*).

В этот период военно-морской теоретик Б.Б. Жерве (1922) отмечал, что "история морской идеи в России полна периодов упадка и возрождения. В стране с континентальными традициями на флот смотрели обычно как на временное средство, и в соответствии с этим ставились и временные задачи. С минованием их кончалась и потребность в морской силе до нового случая. А в промежутках флот хирел, старел, терял школу, чувствовал себя оторванным от государства и государственности, а когда внешняя политика неожиданно ставила страну лицом к лицу с непредвиденным морским противником, – начиналось суматошное импровизированное создание флота, без науки, без плана, без тыла, без школы. В результате одряхлевший организм не выдерживал испытания, и флот бесполезно погибал".

Действительно, к середине 20-х годов в результате проводимой политики уничтожения флота Россия, некогда сильнейшая морская держава, за 3-4 года лишилась флота и оказалась в таком же положении, как после Крымской или русско-японской войны: из порядка 2000 кораблей и судов Балтийского и Черноморского флотов (на начало 1917 г.), а также 30 речных и озерных флотилий свыше семисот были уведены за границу, 416 – погибли, большая часть из оставшихся были разоружены, не подлежали ремонту и сданы на металлолом, по существу не осталось боеспособных линкоров, крейсеров и эсминцев. После капитального ремонта только к 1930 г. вступили в строй линкоры "Октябрьская революция" ("Гангут"), "Парижская Коммуна" ("Севастополь") и "Марат" ("Петропавловск").

Эти же деструктивные тенденции непосредственно коснулись Арктики: в январе 1925 г. была ликвидирована (по инициативе М.В. Фрунзе) Флотилия Северного Ледовитого океана, все корабли были сданы в металлолом, за исключением 25 тральщиков, которые были распределены между трестом "Севрыба" и морскими пограничниками, но уже в начале 30-х годов с продолжением хозяйственного освоения Арктики было принято решение об организации обороны и "эффективной оккупации" (по существу сравнительно постоянного политического и экономического присутствия) Арктики, в чем проявились глобальные амбиции СССР, отвечающие национальным интересам того времени (*Сталин*). Так, на основе известного тезиса – "Россия фасадом обращена на север" – начала формироваться Арктическая доктрина СССР. И если раньше арктические земли считались неприступными, а с экономической точки зрения – малопродуктивными, то в 30-е годы взгляд на Арктику радикально изменился – развитие техники доказало досягаемость даже отдаленных районов, а технологий – возможность разработки природных ресурсов в неблагоприятных условиях севера.

В частности, в период II Мировой войны полярные земли использовались ВМС Германии не только как пункты базирования, но и в экономических целях – разработка месторождений для последующей доставки редких металлов в Германию (*Ковалев и др.*, 2008).

В целом острова, земли и пространство Северного Ледовитого океана не включены в геополитическую систему России, а вопрос об экономическом освоении этого региона был по существу поднят только в самом конце XX в. в связи с разработкой месторождений углеводородов континентального шельфа. Очень похоже, что в XXI веке Арктика войдет в число "горячих точек", где развернутся "нефтяные" и "газовые" конфликты. Некоторые арктические страны, в частности, Канада и Дания, стремятся пересмотреть секторальное деление арктических территорий, установленное Парижским договором 1920 года. Страны, не имеющие выхода к Северному Ледовитому океану, добиваются интернационализации этого пространства по аналогии с остальными тремя океанами.

Конфликт между Россией и Норвегией существует уже сейчас в акватории известной "серой зоны", где расположено крупное (до 12 млрд т условного топлива) Федьинское газоконденсатное месторождение, хотя стратегические интересы этих стран – противодействие экспансии третьих стран – должны совпадать, поскольку вполне вероятно, что через несколько лет в Арктику придут США и Китай, заинтересованные в снижении цен на нефть. При этом сможет ли Россия противостоять возрастающему геополитическому влиянию этих держав?

Геополитические устремления США известны. Что касается внешней политики Китая, то в этой области отчетливо прослеживаются национальные интересы в Тихом океане и явное стремление распространить свое влияние вплоть до Австралии и Берингова пролива, – это реализация геополитической концепции формирования выгодного жизненного пространства в пределах, не совпадающих с государственными стратегическими границами, которые расширяются по мере усиления экономической мощи страны, путем угрозы или осуществления агрессии. Это пример формирования морской цивилизации на геополитическом атласе континентального Китая с весьма вероятным выходом в арктические широты.

К тому же социально-экономическая ситуация в Арктике близка к критической – к примеру, население Республики Коми ежегодно сокращается на 4000 чел., а Мурманской области – на 3000. Понятно, что в геополитической схватке выигрывает тот, кто сильнее экономически, а "зона тяготения" к экономической морской деятельности становится все менее обжитой.

Геополитические изменения конца XX века, утрата некогда прочных позиций России на море заставляет внимательно пересмотреть национальные интересы страны в Мировом океане, особенно в контексте формирования системы морских коммуникаций как связующей основы экономики России.

3. Перспективы развития Арктики

Сегодня перспективное развитие Арктики связывается с увеличением степени разработки месторождений нефти и газа континентального шельфа и решением спорных вопросов по делимитации границ шельфа.

Изученность континентального шельфа России остается невысокой. В настоящее время исследовано 16 нефтегазоносных провинций, открыто 37 морских и 6 континентально-морских месторождений нефти и газа с суммарными запасами более 10 млрд т условного топлива. Согласно экспертным оценкам, добыча на открытых и прогнозируемых морских месторождениях к 2020 году может составить около 95 млн т нефти и около 320 млрд м³ газа в год.

Россия гораздо дольше других стран шла к созданию морской нефтяной добычи на океанском шельфе. Процесс выявления и освоения углеводородных ресурсов на шельфе развивался чрезвычайно медленно, хотя страна обладает наиболее обширной, перспективной в нефтегазоносном отношении морской периферией (более 6 млн км², в том числе 4,2 млн км² – континентальный шельф с глубинами моря до 200-300 м: более 21 % всего мирового шельфа).

Дальнейшее экономическое развитие Арктики связано с императивом модернизации, процесса, начатого в России в 2009 г. Системная и последовательная модернизация России предполагает выбор приоритетов в экономическом и технологическом развитии, причем "отечественная экономика должна, наконец, переориентироваться именно на реальные потребности людей, а они сегодня главным образом связаны с обеспечением безопасности, с улучшением здоровья, с доступом к энергии и с доступом к информации. Мы обязаны думать, какие природные богатства сможем сохранить и передать будущим поколениям" (*Послание Президента...*, 2009).

Морские месторождения нефти и газа континентального шельфа Арктики – это стратегический резерв развития экономики России в будущем, который следует оградить от форсированного освоения, свойственного "эпохи потребления". Этот резерв значим не столько в хозяйственном аспекте, сколько с позиций "устойчивого развития" (sustainable development) морской экономики региона и является своего рода инструментом стратегического "энергетического сдерживания", дающим России определенный статус-кво в глобальной системе международных отношений. Государство, тем более с сырьевой ориентацией экономики, должно иметь такой стратегический резерв, ресурсы для маневра на геополитическом и геоэкономическом атласе современного мира.

Поэтому сегодня энергетические ресурсы становятся основой национальной безопасности страны, а морские месторождения углеводородов являются стратегическим запасом России, причем значительные: суммарные запасы на континентальном шельфе, включая накопленную добычу и извлекаемые запасы, составляют 76,4 трлн м³ газа (32 % от общих запасов России) и 15,1 млрд т нефти (14 % запасов). Преобладающая часть этих углеводородов залегает в Баренцевом, Карском и Охотском морях. Такой энергетический потенциал позволит системе морского хозяйства, функционирующей на Арктическом региональном направлении национальной морской политики, занять ведущее место в экономике России и в мировой энергетике.

В этом контексте следует заметить, что около пятидесяти процентов нефтегазовой составляющей энергетического баланса Европы (за 2007-09 гг.) обеспечивается разработкой месторождений Северного и Норвежского морей, но к 2020 году этот показатель прогнозно снизится до 25 % и менее за счет увеличения потребления. Поэтому ведущие европейские корпорации ищут источники замещения, отсюда и повышенный интерес к освоению такого сложного месторождения, как Штокмановское.

Объединение ресурсного потенциала Арктики и транспортных возможностей Северного морского пути, способного при устранении инфраструктурных ограничений освоить грузопоток до 150 млн т в год (около 5 % мирового грузопотока), позволит сформировать конкурентоспособную региональную систему морского хозяйства, которая явится основой обеспечения национальной безопасности в Арктике. Поэтому предполагается развитие СМП, который сегодня остается, по сути, внутророссийской транспортной артерией, в международную транспортную магистраль, органичную составляющую мировой системы интермодальных транспортных коридоров. Правда, здесь имеются технические сложности: действующие линейные ледоколы рассчитаны на проводку судов дедвейтом 20-25 тыс. т, а коммерческий класс океанских танкеров начинается с 50-60 тыс. т.

Необходимым условием эффективного функционирования Северного морского пути является активное государственное участие в работе этой транспортной магистрали, в частности, в вопросе организации круглогодичной навигации на всей трассе, для чего необходимо стратегическое решение по

строительству современных атомных ледоколов, способных проводить суда дедвейтом до 70 тыс. т через ледяные поля толщиной до 3 метров. Это позволит использовать высокоширотный маршрут, обладающий большими глубинами, в обход мелководных арктических проливов.

Следует привести федеральное законодательство РФ в соответствие национальным интересам России в Арктике и в районах СМП, с учетом зарубежного опыта, в частности, Канады, принять законодательные превентивные меры против возможной экспансии третьих стран в Арктическом регионе.

Объективные предпосылки геополитического и экономического развития России в современную эпоху глобализации доказывают по существу отсутствие альтернативы усилению Арктического регионального направления национальной морской политики для обеспечения конкурентного преимущества в борьбе за экономическое обладание морским пространством Арктики и Северной Атлантики для возмещения утерянных возможностей на Балтийском и Черном морях.

Поэтому именно в Арктике следует создать мощную систему экономического и геополитического (по существу, совокупность точек роста) присутствия России в этом регионе, которая позволит укрепить суверенитет нашей страны на арктические пространства и ресурсы.

4. Стратегия развития морской деятельности России

Для построения такой системы необходима прочная нормативно-правовая база, "регулирующая деятельность России в Арктике. Надо, прежде всего, доработать и принять федеральный закон о южной границе Арктической зоны России. В ближайшей повестке – договор на правовое закрепление, оформление внешней границы континентального шельфа. Очень важная задача" (*О защите...*, 2008).

"Основные положения стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу" предполагают три этапа увеличения вклада морской деятельности в реализацию приоритетов стратегии модернизации России (*Основные положения...*, 2009).

На первом этапе основным является комплексное обеспечение национальной безопасности Арктического региона; этот этап включает модернизацию и наращивание морского потенциала и предполагает усиление главным образом "внутреннего", регионального развития и преодоление инфраструктурных ограничений экономического роста.

На втором этапе планируется обеспечение высоких темпов социально-экономического развития тех приморских регионов, в которых возможно формирование элементов морской цивилизации на инновационной основе. В этот период при сохранении прежних акцентов на "внутреннее" развитие упор делается на преодоление инновационно-технологических ограничений повышению качества экономического роста систем морского хозяйства.

Третий этап стратегии развития России определяется как усиление политического влияния России в мире и восстановление статуса морской державы – здесь приоритетным становится "внешнее" развитие, морская деятельность в целях геополитического владения и экономического обладания морем.

Достижение этих целей обусловлено владением и/или постоянным контролем над морскими инновационными макротехнологиями, определяющими конкурентное преимущество страны в сфере морепользования, имеются в виду критические макротехнологии, которых по экспертным оценкам РАН сегодня насчитывается в мире порядка шестидесяти таких технологий (22 – контролируются США и Канадой, 8 – Германией, 7 – Японией, 5 – Великобританией, 3 – Францией, по 2 – Италией и Россией. По 1-2 технологии контролируются Швецией, Норвегией и Швейцарией, на все остальные страны приходится не более 4-6 таких технологий; России, обладая только двумя из них (аэро- и гидродинамика – строительство корпусов космических, воздушных и подводных аппаратов), сложно говорить о возможности реализовать стратегию модернизации, поэтому и ставится задача приобрести контроль над 7-8 перспективными крупнейшими макротехнологиями к 2010-15 гг. и 12-16 – к 2025 г.

Критическими также могут явиться технологии разработки морских месторождений континентального шельфа, включая транспортировку углеводородов, в сложных арктических условиях.

К 2030 г. для освоения континентального шельфа России потребуются технические средства и инфраструктура обслуживания, способные обеспечить добычу и транспортировку 110 млн тонн нефти и 160 млрд м³ природного газа в год. При этом только до 2020 г. для реализации существующих шельфовых проектов необходимо будет построить и развернуть порядка 60 (от 52 до 64) добывающих платформ и 203 подводных окончатия общей стоимостью около 2 трлн руб. К 2030 г. объем заказов по нефтедобывающим платформам может составить 117 единиц и по подводным окончатиям – 226, на общую сумму более 3 трлн руб.

Потребность в транспортных средствах до 2030 г. составит 90 единиц специализированных транспортных судов арктического плавания суммарным дедвейтом около 4 млн т и порядка 140 единиц обслуживающего флота. Кроме того, предстоит построить 10-12 новых ледоколов для обслуживания

добывающего комплекса и еще примерно 30 ледоколов разных типов для обеспечения транспортировки углеводородов по морю, в том числе 3 атомных ледокола нового поколения мощностью 60 МВт для обеспечения круглогодичного режима работы транспортных судов на трассах СМП.

Особое значение в акватории Арктических морей следует придавать обновлению ледокольного флота и специального грузового морского транспорта, а также научно-исследовательского флота (для сохранения потенциала научно-исследовательского флота и научного обеспечения экономической деятельности необходимо строительство не менее 8 судов) и развитию морской научной деятельности как неотъемлемой составляющей национальной морской политики.

5. Заключение

Таким образом, в системе приоритетов развития морской экономики на Арктическом региональном направлении следует выделить решение комплекса задач обновления флота, включая морскую технику и оборудование для освоения морского пространства, как средства обеспечения экономического и военно-политического присутствия России в акватории арктических морей, сохранения ресурсного потенциала и активизации военно-морской деятельности в целях противодействия вызовам и угрозам с морских и океанских направлений.

Литература

- Жерве Б.Б.** Из дискуссии в аудитории военно-морского дела. *Морской сборник*, № 1-2, с.82-84, 1922.
- Ковалев С.А., Федоров А.Ф., Злобин В.С.** Арктические тайны третьего рейха. *СПб., Вектор*, с.216, 2008.
- О защите национальных интересов России в Арктике. Выступление Президента РФ Д.А. Медведева на заседании Совета Безопасности 17 сентября 2008 г. *Российская газета*, 17 сентября, 2008.
- Основные положения стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2020 года и на более отдаленную перспективу. *М., СОПС*, с.37-38, 2009.
- Подсобляев Е.Ф.** Развитие теории войны на море и ее влияние на развитие военно-морского искусства (1918-1945). *СПб., СПбВМИ*, с.77-78, 2000.
- Послание Президента России Владимира Путина Федеральному собранию РФ. *Российская газета*, 16 мая, 2003.
- Послание Президента России Дмитрия Медведева Федеральному собранию РФ. *Российская газета*, 12 ноября, 2009.
- Сталин И.В.** Об охране Северного побережья. *Российский государственный архив социально-политической истории*, Ф.17, Оп.162, д.9, л.138.