

УДК 332.12 (985)

Т. В. Подсветова

## Развитие судоходных коммуникаций Арктики как элемент национальной безопасности Российской Федерации

T. V. Podsvetova

### Development of navigable communications of the Arctic as an element of national security of the Russian Federation

**Аннотация.** Проанализированы объективные причины возрождения Северного морского пути. Дана оценка атомного ледокольного флота России и других стран, а также транспортно-логистических структур Арктики и ее портов. Рассмотрены геополитические интересы Российской Федерации в данном регионе.

**Abstract.** The objective reasons of revival of the Northern Sea Route have been analyzed. The assessment of nuclear icebreaking fleet of Russia and other countries, as well as transport and logistic structures of the Arctic and its ports have been given. Geopolitical interests of the Russian Federation in this region have been considered.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, морской транспорт, арктическая инфраструктура, геополитика.  
**Key words:** Northern Sea Route, sea transport, Arctic infrastructure, geopolitics.

#### Введение

Арктический регион в последнее время находится в центре внимания очень многих государств. В. В. Путин, выступая на заседании Совета безопасности в апреле 2014 г. подчеркнул, что в Арктике "сконцентрированы практически все аспекты национальной безопасности: военно-политический, экономический, технологический, экологический и ресурсный"<sup>1</sup>.

В пределах Арктики расположены территории, континентальные шельфы и исключительные экономические зоны восьми арктических государств – России, Канады, США, Норвегии, Дании, Финляндии, Швеции и Исландии. В настоящее время только первые пять стран имеют права на освоение арктического шельфа. Большой интерес проявляет Китай и Япония, но право на разработку шельфа они могут получить только, если изменится режим освоения Крайнего Севера. Правда, представления о границах шельфа у многих стран не совпадают. Многие страны, не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану, рассматривают ресурсное богатство Арктики как общее достояние человечества. Поэтому проблема защиты и реализации национальных интересов РФ в данном регионе приобретает особое значение, тем более что Россия имеет максимальную протяженность границ в Арктике – почти половину арктического побережья.

Граница Арктической зоны Российской Федерации была определена решением Государственной комиссии при Совете министров СССР по делам Арктики от 22 апреля 1989 года. В 2008 г. в числе первоочередных задач обозначена необходимость подготовки нормативно-правовых актов, направленных на уточнение географических границ Арктической зоны, в том числе ее южной границы.

В утвержденной в феврале 2013 г. "Стратегии социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года и обеспечения национальной безопасности" упомянуты границы образца 1989 г. Северная, т. е. внешняя граница континентального шельфа, находится в компетенции международной юрисдикции. Установление южной границы является внутренним делом страны. По мнению некоторых экспертов [1], южная граница включает в состав зоны территории, не имеющие к Арктике никакого отношения. В данном вопросе должно быть четкое понимание, так как в современных условиях все больше пишут о необходимости выдвижения Арктической зоны в объект государственной региональной политики.

#### Материалы и методы

В Арктике пересекаются геополитические интересы многих стран. Проведено крупное исследование [2], в котором детально анализируются планы США, НАТО, стран Евросоюза в отношении Арктики. Так, например, интересы США авторы условно разбили на три блока:

1. военно-стратегические интересы: ПРО, развертывание наземных и морских систем для стратегической переброски; проведение морских операций, свобода навигации и перелетов;

---

<sup>1</sup> Заседание Совета безопасности по вопросу государственной политики в Арктике [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/news/2084>.

2. обеспечение внутренней безопасности по предупреждению террористических атак;
3. политико-экономические интересы.

Во времена "холодной войны" с СССР первостепенное значение уделялось первому блоку. Впоследствии парадигма поменялась в сторону экономических интересов, заключающихся в доступе к нефтегазовым ресурсам Арктики. В настоящее время в условиях обострения отношений США и РФ военно-стратегические интересы США усиливаются.

Выработка продуманной и дальновидной арктической стратегии определяет дальнейшее развитие не только данного региона, но в целом экономическое развитие страны.

### Результаты и обсуждение

В XXI веке произошли принципиальные изменения в геополитике в отношении Арктики, связанные с изменениями в мировых технологиях, экономике, праве, климате, ресурсах и т. д.

В последнее время нарастает возможность все большей доступности Арктики, что должно способствовать превращению России в крупную морскую державу. А это, в свою очередь, будет содействовать дальнейшей интеграции России в мировое хозяйство, участию в международных соглашениях и организациях, организации международного судоходства.

Имея в виду потепление климата в Арктике и таяние полярных льдов со всеми вытекающими потенциальными преимуществами, можно говорить об увеличении эффективности использования Северного Ледовитого океана, которую целесообразно оценить по следующим направлениям:

- обеспечение безопасности границ в Арктике;
- увеличение доступа к сибирским рекам;
- улучшение транспортной инфраструктуры;
- шельфовая и береговая доступность ресурсов;
- региональное экономическое развитие в бассейне Северного морского пути (СМП).

Поэтому развитие морского транспорта является стратегическим направлением для выполнения вышеназванных целей.

Навигация в Арктике имеет непредсказуемую продолжительность и, безусловно, зависит от климатических факторов. В настоящее время судоходность напрямую зависит от эксплуатации ледоколов даже в летние месяцы. Отступление полярных льдов в связи с потеплением климата делает СМП более привлекательным маршрутом для международного судоходства. Поэтому насущной задачей остается оснащение арктических портов современными навигационными средствами, портовыми сооружениями и поисково-спасательным оборудованием.

С 2000 г. Северный морской путь стал национальным приоритетом.

Изначально СМП использовался в основном для внутренних целей при проводке военных и гражданских судов, транспортировки товаров и сырья между Северо-Западом РФ и Дальним Востоком. Надо отметить, что в советское время к началу 90-х гг. была создана довольно развитая система безопасного судоходства, которая позволяла использовать 7 атомных и 8 дизельных линейных ледоколов, атомный лихтеровоз "Северпуть" и более 130 транспортных судов усиленного ледового класса. Объем перевозимых грузов по СМП составлял более 6 млн т в год, что в 5 раз превышало общий объем ежегодного грузопотока в зарубежной Арктике<sup>2</sup>. Первоочередной задачей на сегодняшний день является не только восстановление утраченных позиций, но и восстановление арктического флота и инфраструктуры на новой технологической основе.

Обозначим объективные причины, способствующие возрождению СМП:

1. Увеличение объема грузоперевозок до 50 млн т к 2020 г. (в том числе 20 млн т сжиженного газа с полуострова Ямал, 13 млн т газового конденсата из районов Оби и Сибири, 25–30 млн т нефти – из месторождений Тимано-Печерского бассейна)<sup>3</sup>.
2. Изменение традиционного маршрута через Суэцкий канал в страны Азиатско-Тихоокеанского региона на Северный морской путь даст экономию времени (на 10 суток) и топлива (около 800 т на среднестатистическое судно) [3].
3. Проблема пиратства в Аденском проливе.
4. Сокращение расходов на оплату труда персонала вследствие экономии на топливе и продолжительности рейсов.
5. Отсутствие платы за проход судна в отличие от Суэцкого канала. Будет взиматься только ледокольный сбор при использовании ледоколов.

---

<sup>2</sup> Кривельская К. Императивы развития Северного морского пути в XXI веке [Электронный ресурс]. URL: <http://rossiyanavsegda.ru/read/1489/>.

<sup>3</sup> Там же.

Возрождение Северного морского пути должно лежать в основе развития арктических коммуникаций. Разработана "Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года", в которую включены пункты по строительству ледокольного флота в Арктике. Планируется построить три новых атомных ледокола, которые обеспечат круглогодичное функционирование СМП. Один из них планируется ввести в эксплуатацию 30 декабря 2017 г. Второй блок – это дизельные ледоколы, предназначенные для обслуживания портов и шельфовых энергетических объектов. Третий блок – небольшие ледоколы для прибрежных и поисково-спасательных операций. Развитие арктического флота должно сопровождаться развитием крупных рек как транспортных артерий и, соответственно, всей прилегающей инфраструктуры [4]. А это, в свою очередь, открывает доступ к полезным ископаемым и лесным ресурсам, способствует развитию торговли из южных районов арктического бассейна.

Таким образом, в течение 2015–2020 гг. минимальное достаточное количество обеспечивающих атомных ледоколов сохранится на уровне шести единиц плюс еще 20 дизельных ледоколов. Такого атомного ледокольного флота нет ни у одной другой страны мира. Для сравнения: у Дании – 4 ледокола, у Норвегии – 1, у США – 3, у Канады – 2 тяжелых ледокола и более десятка небольшого класса<sup>4</sup>. Нельзя также забывать, что у России есть огромный опыт работы в арктических льдах.

Вопросы безопасности судоходства и жизнедеятельности в чрезвычайно суровых условиях – один из важнейших аспектов развития арктической зоны. МЧС РФ планирует до 2015 г. построить десять аварийно-спасательных центров. Первые из них уже открылись в Нарьян-Маре и Мурманске; четыре – в районах Дальнего Востока: один в поселке Тикси Республики Саха (Якутия) и три в Чукотском автономном округе – в городах Анадырь, Певек, поселке Провидения<sup>5</sup>. Кроме этого, центры будут построены в Дудинке, Архангельске, Надыме, Воркуте [5].

Для успешного функционирования СМП необходимо комплексное развитие транспортно-логистических структур в прилегающих к Арктике регионах. Существует госпрограмма по развитию Арктической зоны РФ на период 2014–2020 гг., общий объем финансирования которой составляет около 2 трлн рублей. Госпрограмма включает в себя четыре подпрограммы: "Развитие приоритетных секторов экономики Арктической зоны Российской Федерации", "Развитие опорной арктической инфраструктуры", "Развитие локальной арктической инфраструктуры жизнеобеспечения", "Обеспечение реализации государственной программы" (создание системы управления реализацией государственной политики в сфере социально-экономического развития Арктической зоны РФ).

Развитие СМП невозможно без модернизации его портов. В ближайшее время предполагается модернизация следующих портов: Тикси, Певек, Хатанга, Дудинка, Диксон и создание новых транспортно-логистических комплексов: Печенга, Варандей, Харасавей.

Отдельным вопросом стоит проблема навигационно-гидрографического обеспечения СМП. Насколько успешно она будет решена сегодня, зависит безопасность мореплавания по СМП в будущем. В этом плане ведутся серьезные работы. До 2020 г. планируется развертывание сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС / GPS вдоль традиционных трасс СМП.

Насколько велика значимость всей Арктической зоны для страны видно по тому факту, как Россия наращивает военное присутствие в этом регионе. Согласно указу Президента РФ В. Путина с 1 декабря 2014 г. в Арктике действует объединенное стратегическое командование "Север". Оно призвано объединить все силы и средства Минобороны, развернутые от Кольского полуострова до Чукотки.

## Заключение

Развитие арктических коммуникаций, в том числе и развитие конкурентоспособной арктической транспортной системы, ассоциируют прежде всего с развитием Северного морского пути, который должен стать единой национальной транспортной магистралью, призванной выполнять роль транзитных международных и региональных перевозок. Эффективность его функционирования зависит от целого комплекса проблем, связанных с развитием транспортно-логистических систем, проведением транспортной реформы по переоснащению транспортных средств, портов, навигационного оборудования. Слаборазвитая или местами полностью отсутствующая транспортно-логистическая инфраструктура приводит к несоответствию значимости освоения природно-ресурсного потенциала российской Арктической зоны и шельфа арктических морей требованиям обеспечения национальной безопасности, к снижению конкурентоспособности России.

## Благодарности

Автор выражает благодарность канд. воен. наук, адмиралу И. П. Русанову за методическую помощь в разработке данной темы.

<sup>4</sup> Арктические перспективы России [Электронный ресурс]. URL: //http://ru.apircenter.org/archives/3089.

<sup>5</sup> В Мурманске построят арктический аварийно-спасательный центр [Электронный ресурс]. URL: http://www.sovfracht.ru/bulletin/538.

### Библиографический список

1. Павленко В. И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны // Арктика: экология и экономика. 2013. № 4. С. 16–25.
2. Конышев В. Н., Сергунин А. А. Арктика на перекрестье геополитических интересов // МЭМО. 2010. № 9. С. 43–53.
3. Ольшанский Н. В. Перспективы развития Северного морского пути как одного из направлений транзита российских сырьевых товаров // Российское предпринимательство. 2012. № 7. С. 6.
4. Рusanov И. П. Развитие Сибири и Дальнего Востока. Приоритеты транспортной стратегии России // Морской сборник. 2013. № 2. С. 37–43.
5. Подсветова Т. В. Транспортная составляющая экономики Арктики // Вестник МГТУ. 2014. Т. 17, № 3. С. 552–555.

### References

1. Pavlenko V. I. Arkticheskaya zona Rossiyskoy Federatsii v sisteme obespecheniya natsionalnykh interesov strany [Arctic zone of the Russian Federation in the system of ensuring national interests of the country] // Arktika: ekologiya i ekonomika. 2013. N 4. P. 16–25.
2. Konyshchev V. N., Sergunin A. A. Arktika na perekreste geopoliticheskikh interesov [Arctic on the cross hairs of geopolitical interests] // MEMO. 2010. N 9. P. 43–53.
3. Olshansky N. V. Perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti kak odnogo iz napravleniy tranzita rossiyskikh syirevykh tovarov [Prospects of development of the Northern Sea Route as one of the directions of transit of the Russian raw materials] // Rossiyskoe predprinimatelstvo. 2012. N 7. P. 6.
4. Rusanov I. P. Razvitie Sibiri i Dalnego Vostoka. Prioritety transportnoy strategii Rossii [Development of Siberia and the Far East. Priorities of transport strategy of Russia] // Morskoy sbornik. 2013. N 2. P. 37–43.
5. Podsvetova T. V. Transportnaya sostavlyayuschaya ekonomiki Arktiki [Transport component of the Arctic economy] // Vestnik MGTU. 2014. T. 17, N 3. P. 552–555.

### Сведения об авторе

**Подсветова Татьяна Валентиновна** – ФГБОУ ВПО "Московский государственный университет путей сообщения", канд. техн. наук, доцент; e-mail: tvpodsvetova@mail.ru

**Podsvetova T. V.** – FSEI HPE "Moscow State University of Railway Engineering", Cand. of Tech. Sci., Associate Professor; e-mail: tvpodsvetova@mail.ru