

УДК 33:332.1

В. С. Селин, С. Ю. Козьменко, Е. О. Выдрина

Северный морской путь: взаимодействие экономической и оборонной составляющих

V. S. Selin, S. Yu. Koz'menko, E. O. Vydrina

The Northern Sea Route: The interaction of economic and defense components

Аннотация. В статье выполнен анализ экономических и оборонных составляющих развития Северного морского пути в условиях усиливающегося геополитического противостояния России с США и странами НАТО. Доказано, что реализация "имперской" политики США обуславливает усиление как военного, так и экономического присутствия России в этом регионе. Обоснована необходимость развития атомного ледокольного флота как важнейшего звена защиты национальных экономических и оборонных интересов страны.

Abstract. The paper contains the analysis of the economic and defense components of the Northern Sea Route in terms of growing geopolitical confrontation between Russia and NATO including USA. It has been proved that the implementation of the "imperial" US policy stipulates strengthening both military and economic presence of Russia in this region. The necessity of development of the nuclear icebreaker fleet as an important element of protection and defense of national economic interests has been substantiated.

Ключевые слова: Арктика, национальная морская политика, экономика, силовое и экономическое противостояние, ледокольный флот, экономическое и военное присутствие России в Арктике.

Key words: Arctic, national maritime policy, economy, power and economic confrontation, icebreakers, economic and military presence of Russia in the Arctic.

Введение

Комплексное развитие Арктической зоны РФ в стратегической перспективе до 2020 г. предусматривает в качестве важнейшего направления развитие инфраструктуры арктической транспортной системы. Эта система рассматривается как национальная транспортная магистраль страны и представляет собой совокупность Северного морского пути (СМП), внутренних водных путей, магистральных линий железнодорожных и трубопроводных транспортных коммуникаций.

Предполагается обеспечить бесперебойную работу арктической транспортной системы круглый год.

Диверсификация системы коммуникаций в акватории Северного морского пути

Стратегией развития Арктической зоны России на период до 2020 г. предусматривается дальнейшая диверсификация системы коммуникаций, особенно в районах (включая континентальный шельф) освоения энергетических ресурсов, в целях разработки новых стратегических маршрутов поставки арктических ресурсов нефти и газа мировым потребителям.

Это предполагает значительное увеличение перевозок всех видов грузов по СМП, модернизацию средств доставки грузов, строительство новых судов обеспечения, в том числе ледоколов, вспомогательного флота и аварийно-спасательных судов, а также развитие береговых объектов.

Следует особо подчеркнуть деградацию экономической деятельности в акватории СМП в 90-е гг. XX века: в целом по СМП в этот период (с 1987 по 1999 гг.) грузооборот снизился в 4 раза (с 6,5 до 1,6 млн т), а в Восточной Арктике – в 40 раз (до 30 тыс. т). Рост грузопотоков последних лет свидетельствует об изменчивости экономической конъюнктуры хозяйственной деятельности в акватории СМП – темп роста грузопотоков не соответствует геополитическим задачам и геоэкономическим возможностям развития Арктики.

Значительный рост грузопотоков отмечается только в Баренцевом море за счет освоения Варандейского нефтегазосного месторождения, с которого в 2010 г. было отгружено 7,5 млн т сырой нефти.

Резкое снижение (до 3,9 млн т) произошло в 2011 г. за счет уменьшения добычи на Южно-Хилчуйском месторождении. Однако этот сектор не вошел в акваторию Северного морского пути, хотя остается базовым элементом всех перевозок. До 2010 г. объем грузов, перевозимых по СМП, колебался на уровне, не превышающем 2 млн т, при этом более 80 % этих грузов приходилось на Западную Арктику – транспортировка газового конденсата из Обско-Тазовской губы и доставка грузов для обеспечения хозяйственной деятельности ОАО "Норильский никель" [1, с. 350–353].

К 2012 г. объем перевозок увеличился практически до 4 млн т, в том числе транзит – с 0,8 до 1,3 млн т. Не имея возможности в рамках данной статьи анализировать подробно динамику перевозок, однако следует отметить, что в 2013–2014 гг. общий объем перевозимых грузов сохранялся, но наблюдалась

тенденция сокращения транзита. Максимум транзита был достигнут именно в 2012 г. – 46 судов (1 270 тыс. т), в 2013 г. – уже 33 судна (1 160 тыс. т) и в 2014 г. – 24 судна (всего 740 тыс. т).

В целом противоречия в сфере освоения арктических ресурсов имеют тенденцию к росту, это касается и попыток придания Северному морскому пути статуса интернациональной транспортной магистрали и интернационализации арктических проливов. Важно то, что в сентябре 2008 г. утверждены Основы государственной политики России в Арктике, которые в качестве базовых национальных интересов в Арктике признают использование Северного морского пути как национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике. О развитии арктических морских коммуникаций под влиянием изменчивых геоэкономических и политических процессов см. подробнее [2].

С другой стороны, Арктическая национальная политика США (январь 2009 г.) провозглашает основным приоритетом в Арктике свободу открытого моря: Северный морской путь, как и Северо-Западный проход, являются проливами, используемыми для международного судоходства, к этим проливам применим режим транзитного прохода.

Таким образом, можно утверждать, что предстоит напряженная и продолжительная борьба за арктические ресурсы и морские коммуникации. Впереди соперничество в различных сферах развития, но главное – в области хозяйственного освоения Арктики и способности де-факто утвердить национальный суверенитет на арктические пространства и земли как силовыми, так и иными средствами.

Система коммуникаций в акватории СМП является сложнейшим стратегическим геоэкономическим и политическим объектом, нормальное функционирование которого определяется совокупностью природных, природно-климатических, правовых, экономических и иных факторов, влияющих на результативность морской транспортировки грузов [3, с. 490–496].

Арктические морские коммуникации играют важнейшую роль в формировании населенных пунктов побережья и регионального хозяйства в целом, т. е. являются регионообразующим фактором экономической морской деятельности.

Значение Северного морского пути обусловлено прежде всего обширной протяженностью арктического побережья, неразвитостью широтных магистралей, что делает СМП по существу единственной (монопольной) транспортной артерией в Арктике. СМП совместно с Транссибом представляет собой объединительную скрепу геополитического пространства России. Значение арктических коммуникаций для азиатского Севера России велико в силу практического отсутствия иных, кроме внутренних водных, наземных магистралей.

Особо следует выделить транснациональное стратегическое значение морского судоходства в Арктической зоне. Это определяется геополитическими факторами и геоэкономическими предпосылками регионального развития – возможностью соединить порты Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона альтернативной линией транзитных транснациональных перевозок, но, главное, созданием надежного внутреннего маршрута поставки грузов между западными и восточными регионами России.

При всей значимости арктических коммуникаций следует указать на неоднозначность прогнозов климатических вариаций в Арктике.

Динамика температурных колебаний подчиняется закону цикличности, согласно которому после достижения пика потепления наступает пора снижения температуры, т. е. похолодания. Определение параметров температурного цикла является отдельной научной проблемой и требует самостоятельного фундаментального исследования.

Касаясь проблем глобальной цикличности, следует особо отметить текущее развитие стадии похолодания международных отношений традиционно по линии "восток – запад" на фоне геополитического расширения России также в традиционном направлении на юго-запад и развития феномена крымского геополитического ренессанса [4].

Это подтверждается тем, что с весны 2014 г. США в международных отношениях все чаще стали использовать инструментарий холодной войны.

Точки над *i* в характере отношений США и России в какой-то степени расставила газета *The New York Times*: администрация США и президент Б. Обама в отношении России выходят за пределы украинского конфликта (этот конфликт явился лишь поводом к охлаждению американо-российских отношений) и реализуют своего рода версию неохолодной войны, возрождая так называемую стратегию сдерживания. При этом целью современного варианта стратегии сдерживания является изоляция России и превращение последней в государство-изгой. Следует отметить, что если даже это и не соответствует реалиям, а является только частным мнением, то такую антироссийскую позицию нельзя не учитывать.

Американо-российские отношения также развиваются циклически. В мирное время отмечается стойкое противостояние, а в военное США – как морская держава – становится союзником России как крупной континентальной державы.

Антироссийская позиция США немедленно привела к евро-российской геополитической и экономической нестабильности, взаимному введению санкций, обострению обстановки на российских западных границах, декларативному усилению присутствия НАТО в странах Восточной Европы. Обстановка накаляется, причем Европа несет значительные экономические потери.

На фоне антироссийских санкций наша страна планомерно восстанавливает систему арктических военно-морских баз и пунктов базирования ВМФ – воссоздан аэродром "Темп" (о. Котельный, Новосибирские о-ва), ведутся работы по восстановлению еще семи арктических аэродромов: Рогачёво (Новая Земля), Нагурская (Земля Франца-Иосифа), Анадырь (Чукотский АО), Алыкель (север Красноярского края), Нарьян-Мар и Андерма (Ненецкий АО) и Тикси (Республика Саха (Якутия)). Все перечисленные объекты находятся в зоне ответственности соответствующих военных округов [5], из которых только один – Западный военный округ – ориентирован на действия в Арктике.

На этом фоне выглядит целесообразным формирование на базе Северного флота Объединенного стратегического командования, в функциональную компетенцию которого входит оборона Арктики. Следует подчеркнуть, что с усилением геополитического значения Арктики и возвращением Крыма в состав России появляется возможность и необходимость вернуться к существовавшему до распада СССР разделению полномочий между Северным и Черноморским флотами. Деятельность первого направлена на оборону Арктики и Северной Атлантики, второго – Северной Атлантики и Средиземного моря.

При этом следует особо подчеркнуть, что ВМФ России должен быть сильным флотом крупной континентальной державы, обеспечивающим эффективное функционирование сухопутных войск – главного вида Вооруженных сил России.

Именно с этих позиций и планируется строительство арктической группировки ВМФ, а также новых арктических бригад сухопутных войск и наземных частей ПВО для обороны арктического побережья. Становится очевидным, что с развитием наступательных вооружений и военной техники в XXI в. Арктика теряет свое значение как естественная непреодолимая преграда с позиций обеспечения обороны Севера России.

Поэтому для предотвращения проникновения на территорию России с севера диверсионных группировок вероятного противника, а также террористических формирований прорабатывается вопрос о создании на всем протяжении Северного морского пути соединения патрульных кораблей ледового класса [5].

Важнейшим элементом обеспечения как экономических, так и оборонных интересов в Арктике является ледокольный флот. Непосредственно общую организацию и контроль ледокольного обеспечения судоходства на трассах Северного морского пути и в замерзающие порты РФ осуществляет Управление обеспечения судоходства Федерального агентства морского и речного транспорта. Атомные ледоколы используются круглогодично, преимущественно в западной части Арктики. Дизель-электрические ледоколы, находящиеся в оперировании ФГУП "Росморпорт", используются в основном в мелководных районах Арктики, в зимний период – в Белом, Балтийском, Азовском и Каспийском морях. Ледоколы, находящиеся в оперировании ОАО "Дальневосточное морское пароходство", обеспечивают проводку судов на магаданском направлении, в порты Чукотки и в восточной части Арктики [6, с. 86–89].

Следует подчеркнуть, что действующие в настоящее время атомные ледоколы построены в 1980-90 гг., а дизель-электрические линейные – еще раньше, в 1970-80 гг. Срок эксплуатации атомных ледоколов составляет порядка 20 лет, а дизель-электрических – около 28. Поэтому с учетом выработки ресурса к 2020 г. двенадцать из пятнадцати действующих ледоколов подлежат выводу из эксплуатации.

Долгосрочные стратегические задачи развития морской деятельности в Арктике на период до 2030 г., определенные Морской доктриной РФ, направлены на реализацию национальных интересов России в акватории Северного морского пути, ледокольного обслуживания и предоставление равного доступа заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным. Это вызывает необходимость обновления и создания нового поколения ледокольных судов, которые отвечают современным требованиям по обеспечению безопасности мореплавания в арктических морях.

26 мая 2015 г. на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге заложен универсальный атомный ледокол "Сибирь", который является первым серийным судном проекта 22220 (поколение ЛК-60). Закладка головного ледокола этого проекта, получившего название "Арктика", состоялась 5 ноября 2013 г. Его ввод в эксплуатацию намечен на декабрь 2017 г. Третий ледокол (второй серийный) этого типа ("Урал") планируется заложить в 2016 г. Эти ледоколы могут работать и в море, и на мелководье, т. е. способны заменить два типа ледоколов: "Арктика" и "Таймыр". Важно, что они строятся и для обеспечения проекта "Ямал-СПГ", который будет создавать более 50 % всех арктических грузопотоков и не менее чем на треть обеспечит загрузку "Атомфлота". Таким образом, после 2022 г. в Арктике будут работать "50 лет Победы", "Советский Союз", "Ямал" и три новых ледокола [7, с. 43].

Заключение

Возрастающее значение ледокольного флота обусловлено не только необходимостью обеспечения ледокольных проводок на коммуникациях замерзающих морей Российской Арктики, но, главным образом, геополитическими факторами – противодействием проникновению в акватории континентального шельфа и зоны национальной юрисдикции России в целях эксплуатации энергетических ресурсов Арктики.

Особенно это важно в ближайшей перспективе в связи с попытками возобновления "холодной войны" со стороны США и их ближайших союзников.

Статья подготовлена на основе научных исследований, выполненных при финансовой поддержке гранта Российского научного фонда (проект № 14-38-0009) "Программно-целевое управление комплексным развитием Арктической зоны РФ".

Библиографический список

1. Михайличенко В. В. Российский Север: модернизация и развитие. М. : Центр стратегического партнерства, 2012. 358 с.
2. Геоэкономические процессы в Арктике и развитие морских коммуникаций / С. А. Агарков, В. Ф. Богачев, В. И. Богоявленский [и др.] ; под ред. С. Ю. Козьменко, В. С. Селина. Апатиты : Изд-во КНЦ РАН, 2014. 266 с.
3. Козьменко С. Ю., Щеголькова А. А. Арктика: модернизация региональной газотранспортной системы в условиях евро-российского геоэкономического и политического перепутья // Вестник МГТУ. 2014. Т. 17, № 3. С. 490–496.
4. Лукин Ю. Ф. Арктическая политика в условиях возврата к инструментам холодной войны // Геоэкономические процессы в Арктике и развитие морских коммуникаций. Апатиты : Изд-во КНЦ РАН, 2014. С. 68–78.
5. Семёнов Д. По всем параметрам перевооружения // Красная звезда. 2013. 28 ноября.
6. Морская стратегия России и приоритеты развития Арктики / под ред. В. И. Богоявленского, С. Ю. Козьменко, В. С. Селина. Апатиты : Изд-во КНЦ РАН, 2012. 262 с.
7. Селин В. С., Козьменко С. Ю., Цукерман В. А. Проблемы регулирования грузопотоков в арктических акваториях // Морской сборник. 2015. № 3. С. 52–58.

References

1. Mihaylichenko V. V. Rossiyskiy Sever: modernizatsiya i razvitie [Russian North: Modernization and development]. M. : Tsentr strategicheskogo partnerstva, 2012. 358 p.
2. Geoekonomicheskie protsessy v Arktike i razvitie morskikh kommunikatsiy [Geoeconomic processes in the Arctic and the development of maritime communications] / S. A. Agarkov, V. F. Bogachev, V. I. Bogoyavlenskiy [i dr.] ; pod red. S. Yu. Kozmenko, V. S. Selina. Apatity : Izd-vo KNTs RAN, 2014. 266 p.
3. Koz'menko S. Yu., Schegolkova A. A. Arktika: modernizatsiya regionalnoy gazotransportnoy sistemy v usloviyah evro-rossiyskogo geoekonomicheskogo i politicheskogo pereputya [Arctic: Modernization of regional gas-transport system in Euro-Russian geoeconomic and political cross-roads] // Vestnik MGTU. 2014. T. 17, N 3. P. 490–496.
4. Lukin Yu. F. Arkticheskaya politika v usloviyah vozvrata k instrumentam holodnoy voyny [Arctic policy in terms of return to the tools of the Cold War] // Geoekonomicheskie protsessy v Arktike i razvitie morskikh kommunikatsiy. Apatity : Izd-vo KNTs RAN, 2014. P. 68–78.
5. Semyonov D. Po vsem parametram perevooruzheniya [By all parameters of rearmament] // Krasnaya zvezda. 2013. 28 noyabrya.
6. Morskaya strategiya Rossii i priority razvitiya Arktiki [Marine strategy and priorities of the Russian Arctic] / pod red. V. I. Bogoyavlenskogo, S. Yu. Kozmenko, V. S. Selina. Apatity : Izd-vo KNTs RAN, 2012. 262 p.
7. Selin V. S., Koz'menko S. Yu., Tsukerman V. A. Problemy regulirovaniya gruzopotokov v arkticheskikh akvatoriyah [Problems of regulation of freight traffic in the Arctic waters] // Morskoy sbornik. 2015. N 3. P. 52–58.

Сведения об авторах

Селин Владимир Степанович – ФГБУН Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина КНЦ РАН, д-р экон. наук, профессор; e-mail: silin@iep.kolasc.net.ru

Selin V. S. – Luzin Institute for Economic Problems KSC RAS, Dr of Econ. Sci., Professor; e-mail: silin@iep.kolasc.net.ru

Козьменко Сергей Юрьевич – ФГБОУ ВПО "Мурманский государственный технический университет", Институт научных исследований, инноваций и технологий, д-р экон. наук, профессор, зам. директора; e-mail: fregat22@mail.ru

Koz'menko S. Yu. – FSEI HPE "Murmansk State Technical University", Institute for Scientific Research, Innovation and Technology, Dr of Econ. Sci., Professor, Deputy Director; e-mail: fregat22@mail.ru

Выдрин Евгений Олеговна – ФГБОУ ВПО "Государственная полярная академия", соискатель

Vydrina E. O. – FSEI HPE "State Polar Academy", Applicant