

Олег Александров

РОССИЙСКИЙ ПОДХОД К ОСВОЕНИЮ АРКТИКИ

ИСТОРИЯ И ГЕОПОЛИТИКА

ГЕОГЛОБАЛИСТИКА

УДК
327

В статье автор анализирует исторические, политические, экономические и военно-стратегические аспекты российской политики в Арктике, показывает взаимосвязь различных факторов, формирующих эту политику, выявляет ее мотивацию, а также отвечает на вопрос, являются ли действия России по укреплению своих позиций в регионе наступательными или оборонительными. Одной из главных целей статьи было сопоставить военные и экономические задачи, которые Россия решает на арктическом направлении. Автор приходит к выводу, что военно-стратегические задачи в регионе решаются быстрее, чем программы социально-экономического развития региона, что и создает пресловутый «эффект милитаризации Арктики», в которой Россию обвиняют западные СМИ. Методом анализа является сравнительно-аналитический подход.

In article the author analyzes the historical, political, economic and military-strategic aspects of the Russian approach toward the Arctic region, shows interaction of various factors that shape the Russian policy in the Arctic, highlights its goals and motivations, and attempts to answer a question whether Russia's actions in the Arctic region are of offensive or defensive character. The general idea of this article is to emphasize the historical role of the North in the process of formation of the Russian nation and the unique Orthodox civilization. The author evaluates the security motivations of Russia both in the regional and global context, draws attention to the fact that Moscow's efforts to develop an up-to date security infrastructure in the Russian North surpass plans aimed at economic development of the region. This creates a so-called effect of militarization of the Arctic. The author's idea is to highlight internal and external limitations of the Russian economic policy in the region, for example the regime of economic sanctions imposed against Russia that affected the implementation of joint projects of Russian and Western companies. The author's research method is based upon the comparative and analytical approach.

Ключевые слова: арктическая стратегия России; Северный морской путь; платформа «Приразломная»; история Русского Севера.

Key words: Arctic strategy of Russia; the Northern Sea Route; the oil platform "Prirazlomnaya"; the history of the Russian North.

E-mail: aleksandrov-oleg@yandex.ru

Арктическая тема стремительно набирает популярность и становится предметом исследования специалистов самого широкого профиля – международников и политологов, военных экспертов и геологов, историков и журналистов. Происходящие в арктическом регионе геополитические, экономические, климатические и прочие изменения напрямую затрагивают не только интересы полярных государств, но и широкого круга стран, которые не являются арктическими. В результате пристального внимания к региону появились исследовательские материалы высокого качества, которые отслеживают и анализируют самые разные стороны жизни Севера.

При этом одним из главных объектов интереса выступает Россия и ее арктическая политика. Активное развитие арктического региона совпало по времени с очередным обострением (связанным, в частности, с украинскими событиями) отношений между Россией и Западом. Это привело к тому, что наряду с серьезными аналитическими исследованиями некоторые зарубежные масс-медиа вновь стали тиражировать «образы врага» в лице «хитрого и коварного российского медведя», который в силу своей природной агрессивности и непредсказуемости представляет угрозу своим соседям, в том числе и соседям по арктическому региону, а значит, нуждается в политическом и военном сдерживании [11].

В этом контексте действия России в Арктике обрастают мифами, легитимность ее претензий на свою арктическую зону пытаются поставить под сомнение, а усилия по защите суверенитета изобразить в качестве угрозы международной и региональной безопасности. Насколько реальны или иллюзорны страхи перед Россией и ее военной мощью? Что скрывается за планами перевооружения и усиления военного присутствия России в Арктике? Какие цели преследует арктическая политика России? Носит ли она оборонительный или наступательный характер? Чтобы разобраться и ответить на эти вопросы, необходимо сделать небольшой исторический экскурс.

**Север как колыбель
русской цивилизации**

Север всегда играл особую роль в русской истории. Это одновременно и колыбель древнерусского этноса, место становления древнерусской культуры и развития Православия.

Именно на Севере, в Новгороде Великом, была создана «империя Рюриковичей», которая впоследствии перенесла свою столицу в Киев, а

после ордынского нашествия и разорения Киева в Москву. При этом Русский Север – это территория проживания не только русского народа. Это родина и для многочисленных малых народов: чукчей, коми, саамов, вепсов, карел, якутов, ненцев и других.

С Севером связано множество древнерусских легенд, например, новгородские былины, одним из героев которых был гусяр Садко, совершивший кругосветное путешествие за птицей счастья. Где-то на севере располагалась и легендарная Гиперборея, обозначенная еще на картах Меркатора в виде загадочного арктического континента. С Русским Севером связаны и многие другие народные эпосы – например, финская Калевала, действие которой разворачивается в Финляндии, входившей в свое время в состав Российского государства, а также на территории нынешней Карелии. Красочные былины о Пере-богатыре создал народ коми.

Таким образом, Север стал неотъемлемой частью русской истории и культуры. Согласно древнерусским летописям, поморы, представляющие собой русский субэтнос, издревле проживали на побережье Белого и Баренцева морей, занимались мореплаванием и вели торговлю с городами Ганзейского союза, а также открывали новые земли на севере. Баренцево море в русских летописях называлось Мурманским морем. Под таким же названием оно фигурирует и на картах Герарда Меркатора XVI века [6].

Русским поморам принадлежит уникальное технологическое изобретение в виде парусного судна (коча), которое отличалось маневренностью и отменной надежностью, в том числе успешно противостояло сдавливанию во льдах. На парусных кочах поморы плавали по северным морям не только до Груманта (Шпицбергена), но и до восточной оконечности Евразии, которая позже получит наименование мыс Дежнева. Например, согласно новгородской летописи, в 1032 году состоялось плавание двинского посадника Улеба до Железных (Карских) Ворот Новой Земли. Устные легенды и сказания донесли до нас сведения и о более дальних путешествиях поморов. Таким образом, уже в древние времена русские первопроходцы прокладывали Северный морской путь из Европы в Америку.

Россия является единственной страной Арктики, в которой еще в XVI веке возникли крупные города, расположенные на Крайнем Севере: Салехард, Мангазея, Пустозерск, а также наиболее известный из них – Архангельск. Все они были основаны на месте древних крепостей и поселений, а последние, в свою очередь, строились вокруг первых мо-

настырей. В XIV–XV веках на европейском Севере России было основано множество монастырей, большинство из которых стали жемчужинами древнерусского зодчества. Среди таковых безусловно выделяются Валаамский, Соловецкий, Николо-Корельский, Старо-Ладожский и ряд других. Монастыри становились центром духовной жизни, вокруг них разрастались поселки, которые впоследствии превращались в крупные поселения и города. Все это свидетельствует о том, что Север играл важную духовную роль в истории России. Ярким примером того, когда целый город возникал вокруг монастыря, служит Архангельск, который был основан в 1584 году по указу Ивана Грозного на базе городского поселения, раскинувшегося вокруг Михаило-Архангельского монастыря [5, с.38].

Однако значение Севера не исчерпывается культурным и религиозным фактором. В конце XVI – начале XVII веков Север играл важнейшую роль во внешней торговле страны, о чем говорит тот факт, что один только город Архангельск обеспечивал до 60% доходов государственной казны. Север может по праву носить звание родины русского купечества. Во второй половине XVII века на фоне религиозной драмы, связанной с расколом в русской православной церкви, Север вновь напомнил о себе тем, что дал приют гонимым официальными властями сторонникам старого обряда во главе с протопопом Аввакумом. Тем самым Север продемонстрировал такие свои качества, как консерватизм и вместе с тем свободолюбие, уважение религиозных убеждений.

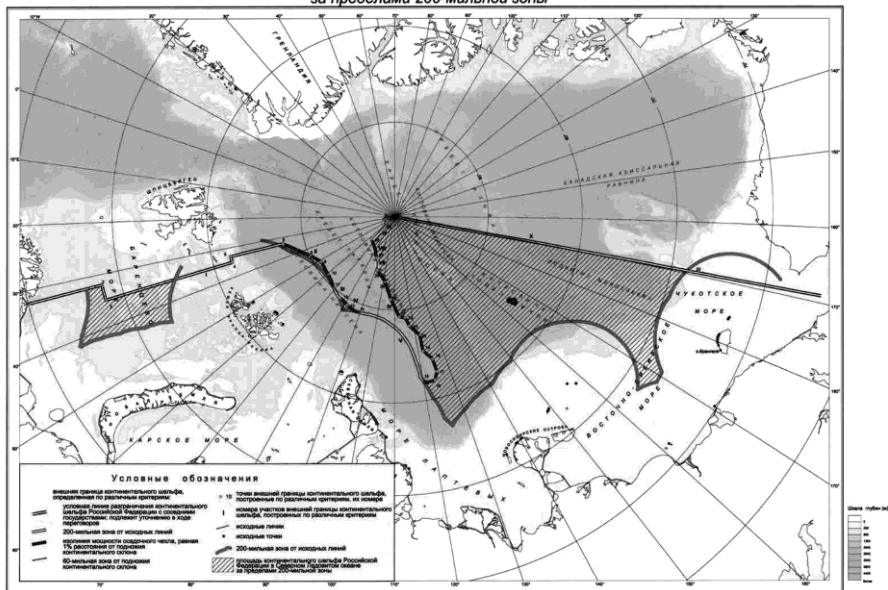
Основание Санкт-Петербурга не только бросило вызов Москве как признанному политическому и религиозному центру империи, но серьезно поколебало роль северных городов, включая Архангельск, во внешней торговле России. Однако уже в середине XIX века Русский Север вновь привлек внимание перспективами новых географических открытий, а также возможностью организации мореплавания по Северному морскому пути в рамках одной навигации. Первым, кто в новое время доказал реалистичность нового транспортного маршрута, стал шведский мореплаватель и полярный исследователь Нильс Норденшельд, который на корабле «Вега» в 1878–1879 годах осуществил сквозное плавание по Северо-Восточному пути из Атлантики в Тихий океан.

Экспедицию Норденшельда можно по праву считать российско-шведским научно-исследовательским проектом. Как известно, организацией данного плавания и его финансированием занимался Александр Сибиряков, известный русский меценат и полярный исследователь,

который снабдил экспедицию запасами продовольствия и необходимым оборудованием, прокладывал маршрут движения и обеспечивал его безопасность, а также предоставил ценные сведения о Сибири и состоянии льдов в морях Северного Ледовитого океана. С шведской стороны спонсором проекта выступил король Швеции и Норвегии Оскар II, но не в качестве главы государства, а как частное лицо.

В начале XX века по Северному морскому пути проследовали пароходы «Таймыр» и «Вайгач». Их экспедиция в 1910–1915 годах внесла неоценимый вклад в изучение береговой линии арктических морей, и именно они впервые осуществили перевозки грузов между различными населенными пунктами Севера, на практике доказав возможность прямого грузопассажирского сообщения между Владивостоком и Архангельском. В свою очередь, поход советского атомного ледокола «Арктика» к Северному полюсу в 1977 году триумфально завершил демонстрацию научно-технических возможностей отечественной науки и закрепил за Советским Союзом статус великой арктической державы.

Площадь континентального шельфа Российской Федерации в Северном Ледовитом океане за пределами 200-мильной зоны



Map 2

Наконец, Север имеет все основания претендовать на звание колыбели русской науки, так как именно здесь, в Архангельской губернии, родился самый известный в мире русский ученый Михаил Васильевич Ломоносов. Одной из заслуг великого ученого, утверждавшего, что «могущество государства российского будет прирастать Сибирью и Северным океаном», является теоретическое обоснование возможности навигации по Северному морскому пути. Многие русские мореходы вписали свои имена в историю географических открытий в Арктике. Большинство из них были выходцами из северных и северо-западных городов России. Великий Устюг и Вологда, Тотьма и Холмогоры, Каргополь и Архангельск – отсюда предприимчивые русские люди, промышленники и мореходы отправлялись на поиски новых земель и торговых путей. Таким образом, Север – это богатейшая культурная, религиозная и научная сокровищница России. В этом отношении роль Севера для России намного превосходит значение северных территорий для других арктических государств.

Арктика как стратегический форпост

Четыре века спустя значение Севера для России не только не уменьшилось, но значительно возросло. На Севере России расположены крупнейшие месторождения нефти и газа, здесь добывается 100% алмазов, 90% никеля и кобальта, 60% меди, 98% платины и золота, значительные запасы осмия и иридия. На Кольском полуострове в Мурманской области добывается львиная доля российского апатита. Кольский полуостров расположен на Балтийском кристаллическом щите и по разнообразию природных минералов не имеет себе равных. К примеру, только в двух регионах России – Мурманской области и Республике Якутии – расположены запасы редкоземельных металлов.

В XX веке, в особенности в советскую эпоху, Север становится территорией промышленного освоения. В 1916 году за Полярным кругом был основан последний город Российской империи – Романов-на-Мурмане, который после Февральской революции 1917 года был переименован в Мурманск. Стратегическое значение Мурманска проистекает из его географического положения на берегу незамерзающего Кольского залива, что обеспечивает России круглогодичный выход в Северный Ледовитый океан. С военно-стратегической точки зрения роль Мурманска трудно переоценить, так как именно он прикрывает с Севера

российскую территорию, являясь одним из важных военных форпостов России в Баренцевом регионе.

Город и окружающая его территория Кольского полуострова играют и поныне стратегическую роль. Здесь сосредоточены одновременно и предприятия горно-металлургического комплекса России, и многочисленные военные и энергетические объекты. Военным форпостом региона является военно-морская база Северного флота России в Североморске, а энергетическим – Кольская АЭС, которая обеспечивает электроэнергией весь полуостров. С Мурманска начинается главная арктическая транспортная магистраль – Северный морской путь.

Промышленное освоение Севера требовало учета специфических климатических условий Крайнего Севера и изобретения новых технологий, приспособленных для использования в арктической зоне. Так, уже в 1935 году на Кольском полуострове был открыт государственный центр стандартизации, метрологии и испытаний, целью которого стали наблюдения за состоянием окружающей среды, обеспечение экологической безопасности и разработка технических стандартов для всех видов предприятий, осуществляющих экономическую деятельность в Арктике. Подобная роль закреплена за данным центром и поныне. В 2008 году сотрудники Центра стандартизации и метрологии ввели в эксплуатацию лабораторию, которая занимается изучением технических свойств российской нефти, добытой на арктическом шельфе России. Здесь же была создана первая в России система ликвидации аварийных разливов нефти. Подобная инновационная система обеспечивает условия для соблюдения экологической безопасности при добыче и транспортировке российской нефти из месторождения Приразломное, расположенного в Печерском море.

Несмотря на то, что Север России таит в себе многочисленные природные богатства, Арктика для России – не только богатейшая территория, но прежде всего место исторического проживания русского этноса. В этом коренное отличие России от многих других арктических государств, и прежде всего от США и Канады, для которых северные регионы были объектом колонизации, но не местом зарождения государственности.

**Россия возвращается
в Арктику**

1990-е годы были провальными с точки зрения развития Арктики. Начиная с правительства Гайдара, новая российская власть повернулась к Северу спиной, а все достижения

арктической политики советского периода были утрачены. Некомпетентность и коррупция, преобладание частных интересов над государственными, растущее научно-техническое отставание и деиндустриализация – эти факторы, казалось, уже не оставляли России возможности для перемен к лучшему.

На этом фоне «арктический *comeback*» российской политики, который можно связать с созданием новой и обновлением прежней военной и гражданской инфраструктуры, возобновлением арктических исследований и превращением Севера России в полигон для испытания новых российских технологий и размещения там новых российских вооружений, вызвал заметную нервозность среди стран-соседей. Он также побудил наблюдателей и экспертов приглядеться к политике России в данном регионе в попытке определить ее смысл и предугадать дальнейшие действия Москвы.

Символом возвращения России в Арктику на современном этапе стала упомянутая экспедиция на Северный полюс 2007 года, которая вызвала столь острую и эмоциональную реакцию стран мира. Ее критики подчеркивают, что она носила не чисто научный, а скорее научно-пропагандистский характер, и они в определенной степени правы. Действительно, экспедиция 2007 года была не чисто научным проектом, но скорее была предназначена для публичной демонстрации решительных намерений России в отношении Арктики, а также ее возросшего научного потенциала. Именно в данном ключе стоит рассматривать и погружение российского батискафа на дно Северного полюса.

Между тем реакция стран арктического региона показала, что Россию в Арктике уже не ждали и ее возвращению были не слишком рады. Подобная реакция была вполне объяснима, если учесть, что в предшествующий период Россия убедила всех в том, что Москву как арктическую державу можно списывать со счетов. Со времени развала СССР и вплоть до 2007 года Россия в Арктике была похожа на государство, которое не было заинтересовано в защите и освоении арктических территорий. Эксперты отмечали резкое сокращение военных кораблей и подводных лодок Северного флота, который в советские времена считался сильнейшим среди 5 флотов Советского Союза, прекращение геологоразведочных работ, свертывание метеорологических станций и закрытие многих расположенных на Крайнем Севере промышленных предприятий. Например, военные аналитики Швеции и Финляндии отмечали неуклонное снижение военных возможностей Москвы и резкое сокращение ее научно-технического потенциала.

По словам депутата Госдумы Артура Чилингарова, в начале 1990-х годов Россия сама, добровольно и без принуждения извне ушла из Арктики, в хаосе рыночных преобразований были загублены либо забыты многие перспективные проекты, связанные с этим регионом, а само население Крайнего Севера было поставлено на грань выживания [4, с.3]. Прогрессирующая деиндустриализация Крайнего Севера привела к массовой миграции трудоспособного населения в южные регионы страны. Подобная удручающая картина отразила итоги политического курса, который проводился в отношении северных регионов России на протяжении более чем 15 лет.

Например, в 1991 году более чем на 12 лет была прекращена работа дрейфующей научно-исследовательской станции «Северный полюс», которая занималась изучением таяния льдов и проведением других метеорологических наблюдений, и лишь в апреле 2003 года ее работа была возобновлена. Однако 12 лет бездействия и разрушения советской арктической инфраструктуры сыграли роковую роль. Когда в России одумались и решили возобновить экономическую деятельность в Арктике, то ее освоение по многим позициям пришлось начинать с нуля.

От климатического потепления к политическим заморозкам? Что же привело к возвращению страны в этот регион и в чем состоит главная мотивация России в Арктике? Как представляется, на передний план вышли соображения военно-

стратегического и экономического характера. Начнем, пожалуй, с первых. В начале 2000-х годов Россия стала ощущать растущую военную угрозу собственной безопасности со стороны США, где к власти пришли неоконсерваторы и принялись методично расшатывать нормы международного права.

Курс на силовое давление и вмешательство во внутренние дела других стран, неловко прикрытый гуманитарными соображениями, проводимая политика смены режимов в разных регионах мира и, прежде всего, на пространстве бывшего СССР, окружение России военными базами, размещение объектов ПРО в странах ЦВЕ, постоянные обвинения Москвы в «проведении энергетического шантажа» соседей – все это напрямую угрожало безопасности России и требовало адекватного ответа. Москва, по сути, была поставлена перед тяжелым выбором – либо идти на серьезные уступки и жертвовать интересами страны ради благополучия политической элиты, либо сурово нахмурить брови и сомк-

РОССИЙСКИЙ ПОДХОД К ОСВОЕНИЮ АРКТИКИ

нуть военные ряды, то есть укреплять собственную безопасность и готовить силовой ответ на силовой вызов.



Военные учения НАТО

Избранная в итоге Москвой внешнеполитическая модель более похожа на компромисс. С одной стороны, отказ от силового ответа, который мог бы привести к военному столкновению, но, с другой, – сопротивление давлению со стороны Запада по ключевым направлениям, затрагивающим безопасность и оборону, в сочетании с тактическими уступками и курсом на открытость в вопросах экономического и гуманитарного взаимодействия.

Выбор Арктики для наращивания оборонных возможностей России выглядел вполне логичным и продуманным шагом. Он объяснялся как исторической памятью, так и геостратегическими раскладами. С точки зрения геостратегии, именно с севера исходит главная угроза безопасности страны, так как через Северный полюс пролегает кратчайший маршрут для межконтинентальных ракет и стратегических бомбардировщиков, а в водах Баренцева моря дежурят американские подводные лодки с ядерными ракетами на борту. Не стоит забывать и то, что Россия обладает самой протяженной береговой линией в Арктике, и это налагает особую ответственность по обеспечению безопасности столь протяженной береговой линии и прилегающей акватории.

Историческая память также подсказывала, что на протяжении всего XX века северное направление не раз играло значимую роль в обеспечении безопасности страны. Так, еще в Первую мировую войну европейский Север был одним из немногих коридоров, по которым Россия могла осуществлять сообщение с союзниками по Антанте – Францией и

Англией. Стоит отметить и то, что именно Северный Ледовитый океан дает России возможность свободного и беспрепятственного выхода в Мировой океан как в мирное, так и в военное время, в то время как ни Балтика, ни Черное море свободы выхода в Атлантический океан не гарантируют, а в Тихом океане Россия располагает ограниченными военными возможностями.

Во время Второй мировой войны Арктика становится ареной боевых действий советских кораблей с германским флотом (*Kriegsmarine*), который проводил разведывательные и десантные операции в Баренцевом и Карском морях. На протяжении Второй мировой войны по северному маршруту в Архангельск и Мурманск прибывали арктические конвои, которые по программам ленд-лиза поставляли в СССР вооружение и другое военное оборудование из США. В послевоенное время Арктика служила местом стратегического противостояния США и СССР. Здесь располагались военно-морские базы, аэродромы и другие военные и гражданские объекты, которые были предназначены для сдерживания потенциального противника в лице блока НАТО.

Однако усиление военного потенциала России в Арктике на современном этапе отнюдь не сводится к отражению гипотетической агрессии со стороны третьих держав и военных альянсов. Военное присутствие, помимо прочего, обеспечивает надежный контроль над арктическими коммуникациями, а также усиливает охрану российских промышленных объектов, расположенных в границах арктической зоны [9].

Военное измерение арктической политики России на сегодняшний день включает в себя несколько направлений. Прежде всего речь идет о наращивании военного присутствия России в Арктике, в частности о создании сети военных баз и пунктов наблюдения. В 2014 году Россия создала объединенное стратегическое командование в Арктике. В состав данной структуры были включены подразделения морских и сухопутных сил, морская авиация, а также войска ПВО. Перед военными была поставлена задача создавать военные городки и строить аэродромы в стратегически важных районах российской Арктики: на острове Врангеля, на Земле Александры (часть архипелага Земли Франца-Иосифа), на Северной Земле, а также на Новой Земле.

Одним из таких военных проектов стало строительство взлетно-посадочной полосы на аэродроме «Темп» на Новосибирских островах, которая должна быть готова к приему большегрузных транспортных самолетов, сравнимых с Ан-72 и Ан-74. На данном примере видно, что речь, как правило, идет не о создании новых пунктов базирования, но о

воссоздании прежних советских баз и военных объектов в Арктике. Как известно, на Новосибирских островах еще в советские времена располагалась полярная станция, а также несколько сейсмологических лабораторий. В современных условиях идет речь о размещении на Новосибирских островах полноценной военной базы.

Помимо создания новой и обновления существующей северной инфраструктуры речь идет о создании арктических войск численностью в 10–12 тысяч военнослужащих, основу которых составит полк морской пехоты в Мурманске и мотопехотная бригада в Печенге. Если к ним прибавить уже размещенные в Арктике пограничные подразделения численностью в 6 тысяч человек, а также 45–50 тысяч военнослужащих Северного флота, то совокупный военный потенциал будет представлять собой весомый аргумент в случае возникновения кризисных ситуаций в регионе, а также служить надежной гарантией инвесторам в серьезности российских намерений.

По всей видимости, западные страны, наблюдая за укреплением позиций России в северных и северо-западных регионах, принимают ответные меры, одной из которых стало решение Дании увеличить военные расходы. Мотивировано это было размещением Москвой систем противовоздушной обороны в Калининградской области. В частности, об этом заявил министр обороны Дании Клаус Фредерексин [8]. В свою очередь, норвежская военная разведка заявила о растущей угрозе со стороны России [13].

Стоит отметить и то, что соседи России реализуют масштабные военные планы в своих арктических секторах. К примеру, Норвегия планомерно наращивает военное присутствие в северных регионах страны, которое включает в себя перегруппировку отдельных подразделений, а также увеличение операций слежения силами подводных лодок. Обращает на себя внимание и активное участие Норвегии в проведении арктических учений как на территории страны, так и за ее пределами.

С другой стороны, обе страны, Россия и Норвегия, продолжают взаимодействие в гражданских секторах. Примером может служить введение с 1 января 2013 года обязательной системы взаимного информирования о прохождении судов в Баренцевом море [12].

**Строительство портов
и освоение континентального
шельфа**

В свою очередь, экономические соображения, подтолкнувшие Россию к активизации арктической политики, также можно разбить на несколько

отдельных аспектов. Первый и наиболее очевидный – это исчерпание российских нефтегазовых запасов в среднесрочной перспективе (2030–2040 годы). Прежде всего речь идет о тех, которые расположены на суше и относятся к категории легко добываемых. Об этом неоднократно заявлял Герман Греф, в недавнем прошлом министр экономического развития России и ближайший советник президента Путина. Схожий прогноз давало и международное энергетическое агентство (МЭА). В докладах экспертов агентства говорилось, что к 2040 году добыча нефти в России сократится на 30%, при этом возрастет трудоемкость добычи и себестоимость конечного продукта [1]. Учитывая то, что экспорт энергоресурсов играет весьма важную роль в наполнении российского бюджета, значение этого фактора все более возрастает.

Тревожным звоночком для России стали и события 2006 года, когда американская корпорация «Объединенный нефтегазовый консорциум» направила России, а также остальным арктическим странам уведомление о том, что она является «ответственным посредником» в разработке природных ресурсов зоны «общего наследия человечества» в Арктике. Таким образом, бездействие России в предыдущее десятилетие фактически грозило привести к самозахватам со стороны западных ТНК наиболее выгодных с точки зрения нефтедобычи районов Арктики, причем наибольшая часть самозахватов произошла бы именно в российском секторе, как наиболее перспективном с точки зрения разведанных запасов нефти и газа.

Стоит, однако, отметить, что Россия отчасти сама способствовала созданию ситуации правовой неопределенности относительно той части арктического шельфа, на которую она претендует. С одной стороны, Москва добровольно отказалась от своего арктического сектора и секторального подхода в целом, которые унаследовала от Российской империи и Советского Союза. В основу арктической политики России была положена Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, а конкретно статья 76 данного документа, в соответствии с которой Россия имеет возможность предъявить права на ту часть арктического сектора, которую она считает своей. При этом, согласно нормам конвенции 1982 года, максимальные претензии прибрежного государства не могут простирается далее 350 км от береговой линии, да и то в том случае, если удастся доказать, что континентальный шельф простирается за пределы установленной конвенцией для каждого государства 200-мильной зоны. Между тем следование нормам данной конвенции означает бесповоротный отказ от исторического сектора России в Арктике.

РОССИЙСКИЙ ПОДХОД К ОСВОЕНИЮ АРКТИКИ



Площадь арктического шельфа России

С другой стороны, поданная Россией в 2001 году заявка на расширение границ арктического шельфа отличалась непродуманностью и содержала противоречивые положения, которые явно ущемляли интересы России. Россия обозначила в пределах своего арктического сектора международный район морского дна, который в документе именуется районом «А», и согласилась с тем, что его ресурсы становятся общим наследием человечества. Правовой департамент МИД России и Министерство природных ресурсов России так и не объяснили мотивацию данного решения с точки зрения национальных интересов России. И тот факт, что спустя 15 лет ни одно из арктических государств не последовало российскому примеру, дает основания считать позицию данных ведомств непродуманной и наносящей прямой ущерб интересам российского государства. Не стоит забывать и о том, что США до сих пор

не ратифицировали упомянутую Конвенцию 1982 года и юридически не связали себя ее положениями. Это создало абсурдную ситуацию, при которой США могут начать разработку в указанном районе российского сектора, а Россия аналогичные разработки в арктическом секторе США делать не вправе.

Проблема усугубляется тем, что внешняя политика России в Арктике является по сути заложником той политической линии, которая была заявлена в 2001 году и сформулирована в тексте российской заявки. Ее слабым местом является отсутствие альтернатив на случай, если российская заявка не получит одобрения в комиссии по границам континентального шельфа, а также если не будет достигнуто согласие с прямыми конкурентами России – Канадой и Данией. Обозначив в 2001 году план «А», Россия так и не выработала план «Б», который мог бы предусматривать действия России в случае отрицательного ответа на российскую заявку.

Соображения экономического характера стоят и за программой строительства новых портов на побережье Северного Ледовитого океана. К примеру, строительство незамерзающего порта Сабетта в Обской губе Карского моря, ввод которого в действие намечен на 2017 год, осуществляется в рамках проекта «Ямал-СПГ» и привязано к проекту по добыче, сжижению и поставкам на экспорт природного газа. Одновременно порт Сабетта призван стать важным перевалочным звеном по транспортировке грузов по СМП. Аналогичные задачи поставлены и при строительстве нового глубоководного порта вблизи Архангельска, который будет располагаться в 55 км к северу от города и круглогодично обслуживать крупнотоннажные суда.

Проект предполагает создание специальных мощностей для перевалки нефтеналивных грузов, минеральных удобрений, для контейнерных перевозок и для перемещения иных грузов строительного назначения [7, р.4–7]. Схожими функциями по перегрузке нефти и других грузов наделены недавно созданные порт Варандей, расположенный в Баренцевом море недалеко от одноименного поселка в Ненецком автономном округе. В свою очередь, ряд портов специально предназначен для осуществления перевозок по Северному морскому пути и предоставления услуг по ледокольному сопровождению судов, дозаправке и ремонту. К числу последних относятся такие северные порты, как Диксон, порт Провидения и Певек.



Порт Сабетта

Наконец, существует и климатическая гипотеза, которая проливает свет на более активные, чем прежде, действия России в Арктике. Активное таяние арктических льдов открывает новые возможности по развитию Северного морского пути – главной арктической магистрали России. Проект развития Северного морского пути (СМП) нацелен на получение экономических выгод от перевозки грузов из Атлантического в Тихий океан. СМП рассматривается как перспективная транспортная магистраль, которая могла бы в будущем обслуживать не только внутренние потребности России, связанные со снабжением отдаленных регионов Крайнего Севера, но и приносить доход от международных транзитных перевозок.

В вопросе о СМП и его статусе столкнулись две экспертные позиции. Сторонники первой исходят из приоритета международного сотрудничества России в рамках данного проекта и выступают за максимальную открытость и международный статус магистрали, который предполагает создание совместного органа управления. Сторонники другого подхода, одним из которых является Артур Чилингаров, считают принципиальным закрепить национальный статус СМП, который включал бы законодательное регулирование плавания по этим трассам при обязательном ледокольном и лоцманском сопровождении с российской стороны. Судя по редакции нового закона о СМП, позиция второй группы экспертов возобладала и в упомянутом документе СМП обозначен как историческая транспортная магистраль, имеющая национальное значение.

Вместе с тем, Россия исходит из того, что СМП как проект, рассчитанный на долгосрочную перспективу, нуждается в технических усовершенствованиях, а также в привлечении иностранных партнеров как из Азии,

так и из Европы. Потенциальным партнером России в развитии СМП может выступить Норвегия, которая является одним из мировых лидеров в сфере гражданского судоходства. Осло рассматривает СМП как одно из приоритетных транспортных направлений в Арктике, наряду с Северо-Западным и Трансполярным маршрутом [10]. Из азиатских партнеров наиболее предпочтительные позиции у КНР, которая тесно работает со всеми арктическими странами. Что касается Японии, то и у нее есть возможности подключиться к данному проекту.

**Оборонять легче,
чем осваивать?**

Определенные трудности арктической политике России придает то обстоятельство, что ее экономическая составляющая довольно сильно отстает от военно-стратегической, а потому

возникает определенный перекося, при котором военные задачи решаются гораздо быстрее, чем задачи экономического характера. Это и создает пресловутый эффект милитаризации, который так мастерски используют некоторые западные журналисты в пропагандистских целях. На самом же деле Россия всего лишь производит замену изношенной военной техники на новую, а также обновляет пришедшую в негодность арктическую инфраструктуру.

Впечатление о том, что Россия в Арктике играет мускулами, обманчиво еще и потому, что именно на Севере Россия довольно сильно зависит от международного сотрудничества в создании гражданских отраслей промышленности. Более того, целью России и является развитие международной кооперации по наиболее важным аспектам арктической проблематики – добыче и транспортировке энергоресурсов, развитию международных грузоперевозок по СМП, сотрудничеству в сфере экологии, защите традиционного образа жизни коренных народов и т.п.

Отдельным успехом России можно назвать строительство платформы «Приразломная» в Печерском море. Платформа рассчитана на максимальные ледовые нагрузки, в ее задачи входят все необходимые технологические операции: бурение скважин, извлечение и хранение нефти, а также отгрузка на танкеры ледового класса «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров», которые должны совершать челночные рейды от платформы к материку и обратно. Первая партия арктической нефти сорта ARCO (Arctic oil) была добыта и отгружена с этой платформы в апреле 2014 года.

Ввод в строй платформы «Приразломная» можно считать успехом российской политики в Арктике, поскольку до недавнего времени наиболее

дискуссионным был вопрос о способности России и ее экономики к реализации высокотехнологичных проектов по добыче газа и нефти в арктических условиях. В досанкционный период российские энергетические компании активно заключали с западными ТНК сделки о совместной разработке энергоресурсов на российском Севере. Партнерские отношения сложились между российскими компаниями Газпром и Роснефть и их дочерними компаниями, с одной стороны, западными компаниями – норвежской Statoil, американскими Exxon Mobil, Chevron и Conoco Philips, британской British Petroleum и французской Total, – с другой. Однако введение западных санкций привело к тому, что зарубежные компании одна за другой стали покидать совместные проекты с Россией, что создает для Москвы ряд серьезных технологических проблем. От преодоления этих проблем напрямую зависит экономическая безопасность России и ее технологическая самостоятельность.

С серьезными трудностями сталкивается Россия и в сфере гражданской авиации. Освоение Арктики невозможно представить без региональной авиации, в частности без маломестных самолетов, при помощи которых можно было бы решить проблему транспортной доступности отдаленных районов и поселков Крайнего Севера, которые не располагают хорошо оборудованными взлетно-посадочными полосами. Решить проблему мог бы ввод в эксплуатацию нового средне- и ближнемагистрального самолета Иркут МС-21, предназначенного для пассажирских перевозок. Этот российский самолет, идущий на замену устаревшей модели Ту-154, в согласии с проектом должен оснащаться американскими двигателями от компании Pratt & Whitney.

Если учесть, насколько накалены оказались российско-американские отношения к концу президентского периода Барака Обамы, то политические риски для данного проекта представлялись довольно высокими. Но не только проблемы в отношениях с западными компаниями ставят под угрозу реализацию многих проектов в сфере гражданской авиации. В случае с самолетом МС-21 существуют и внутренние препятствия – отказ отечественных авиаперевозчиков от закупок данного самолета. Аналогичные причины тормозят ввод в действие и другой отечественной разработки – арктического экраноплана, который имеет большие перспективы для пассажирских и грузовых перевозок в условиях Крайнего Севера [2]. На этих примерах видно, что в вопросах экономического развития арктической зоны России ее позиции еще довольно слабы, а интересы частных компаний довольно часто входят в противоречие с общенациональными интересами.

В условиях экономического кризиса Россия не находит средств и для реализации других перспективных проектов в Арктике. Нерешенной проблемой для России остается и недостаточное финансирование научной деятельности России в Арктике, слабая техническая оснащенность по целому ряду направлений. К примеру, Россия не располагает достаточным количеством судов для проведения сейсморазведки на своем шельфе, отсутствует и необходимая научно-исследовательская аппаратура. В настоящий момент Россия располагает 15 судами для проведения сейсморазведки, из них 14 было построено в середине 1980-х годов. Более того, после развала СССР Россия утратила и опыт создания и конструирования подобных судов [3]. Все это заставляет довольно сдержанно оценивать долгосрочные перспективы России в освоении Арктики. Очевидно, что контроля над арктической зоной РФ невозможно добиться лишь военными средствами, без привлечения серьезной научной базы. На сегодняшний день именно это является слабым звеном арктической стратегии России.

* * *

Как было показано выше, мотивация арктической политики России базируется на сочетании геостратегических и экономических задач, суть которых еще в 2008 году была обозначена емкой формулой – «превращение Арктики в ресурсную базу России в XXI веке». Для осуществления подобной цели Москва задействует как политико-дипломатические, так и военно-политические инструменты. При этом роль экономических инструментов в арктической политике России пока просматривается недостаточно отчетливо. Рассматривая Арктику как регион с низким конфликтным потенциалом, Россия рассчитывает на развитие широкого международного сотрудничества в сфере добычи энергоресурсов, а также в сфере международных транспортных перевозок по СМП, однако при этом не отказывается и от военных инструментов своей арктической политики.

Логика опоры на военный фундамент своей арктической политики объясняется достаточно просто: Россия вынуждена учитывать совокупный военный потенциал стран НАТО в регионе, агрессивную риторику руководства альянса, регулярное проведение военных учений НАТО вблизи российских границ, а также неблагоприятную атмосферу отношений между Москвой и западными столицами, усугубленную санкционной политикой стран Запада в отношении России. Не стоит сбрасывать со счетов и угрозу проецирования конфликтов из других регионов мира в Арктику.

Россия в очередной раз обозначила приоритеты своей арктической политики в ходе состоявшегося в марте 2017 года Арктического форума в

РОССИЙСКИЙ ПОДХОД К ОСВОЕНИЮ АРКТИКИ

Архангельске. В своем выступлении на форуме президент Путин обозначил Арктику как территорию диалога, мира и сотрудничества: «Арктика – это пространство для сотрудничества и диалога. Очень хотелось бы, чтобы пример позитивного сотрудничества в этом регионе был перенесен на другие регионы» [14]. Поддержал его в этом и президент Финляндии Саули Ниинистё: «Арктика – это место, где встречаются Восток и Запад. Если потеряем Арктику – потеряем весь мир» [14].

Библиографический список:

1. Конец нефти. URL:https://ms.online/articles/Konets-nefti-2016-11-17/?track=page_best. (дата обращения: 05.05.2017)
2. Лодкин Владимир. Экрanoпланам – быть! //Независимое военное обозрение. URL:http://nvo.ng.ru/armament/2016-12-23/1_931_ekranoplan.html. (дата обращения: 18.06.2017)
3. Подводные камни морской сейсмораазведки. URL:http://www.korabel.ru/news/comments/podvodnye_kamni_morskoy_seysmorazvedki_chast_1.html. (дата обращения: 15.05.2017)
4. Проханов Александр, Чилингаров Артур. Арктика – общее дело. // Завтра. – 2016, №43. С.3.
5. Русский Север. Санкт-Петербург: «Золотой Век», 2013, С.80.
6. Ципоруха М.И. Моря российской Арктики. URL: http://thelib.ru/books/mihail_isaakovich_ciporuha/morya_rossiyskoy_arktiki-read.html. (дата обращения: 29.04.2017)
7. Arkhangelsk Sea Port: Investing in Progress.// Sozvezdye Review. – 2014. – №20. P.4–9.
8. DM: министр обороны Дании призвал «принять меры против агрессии Путина» URL:<https://russian.rt.com/inotv/2017-01-14/DM-ministr-oboroni-Danii-prizval>. (дата обращения: 14.06.2017)
9. Godzimirski Jakub M., Elana Wilson Rowe, Helge Blakkisrud. The Arctic. What does Russia see? What does Russia want? Oslo: *NUPI Briefing Paper*, 2012. URL: http://www.defmin.fi/files/2451/The_Arctic.pdf. (дата обращения: 17.06.2017)
10. Maritime opportunities – Blue Growth for a Green Future. The Government’s Maritime Strategy. Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries. URL:https://www.regjeringen.no/contentassets/05c0e04689cf4fc895398bf8814ab04c/maritim_strategi_engelsk_trykk.pdf. (дата обращения: 08.06.2017)
11. Murray Robert. Do not oversell the Russian threat in the Arctic. URL: <https://warontherocks.com/2016/05/do-not-oversell-the-russian-threat-in-the-arctic/> (дата обращения: 18.06.2017)
12. New mandatory ship reporting system “In The Barents Area (BARENTS SRS)” URL:[http://www.rosmorport.ru/media/File/mur/serv_nav/MSC348\(91\).pdf](http://www.rosmorport.ru/media/File/mur/serv_nav/MSC348(91).pdf). (дата обращения: 08.06.2017)
13. Norwegian Military intelligence warns of increased threats from Russia. URL: <https://www.thelocal.no/20170207/norwegian-military-intelligence-warns-of-increased-threats-from-russia>. (дата обращения: 15.06.2017)
14. Putin says “welcome” to US business in Russia, offers to work in Arctic jointly. URL:<https://www.rt.com/business/382837-putin-russia-united-states-arctic/> (дата обращения: 30.04.2017)