

БОРЬБА ЗА АРКТИКУ В СОВРЕМЕННЫХ ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

THE FIGHT FOR THE ARCTIC IN MODERN GEOSTRATEGIC CONDITIONS



Харламова Ю.А.

доктор политических наук, профессор кафедры «Транспортное право» Российского университета транспорта (МИИТ), e-mail: ykharlamova@yandex.ru

Kharlamova Yu.A.

Doctor of Political Sciences, Professor of the Department of Transport Law of the Russian University of Transport (MIIT) e-mail: ykharlamova@yandex.ru

Аннотация В статье рассматриваются проблемы арктического региона, связанные с определением границ приарктических государств на основе действия положений международных договоров и норм международного права. Кроме того, проводится анализ действий имеющих отношение к освоению арктического шельфа

российской территории, а также оцениваются военно-стратегические перспективы присутствия современной Российской Федерации в Арктике. В заключении статьи подводятся итоги научного анализа и предлагаются меры, способные упрочить положение российского государства в арктическом регионе.

Summary The article discusses the problems of the Arctic region associated with the determination of the borders of the Arctic states based on the provisions of international

treaties and international law. In addition, an analysis of actions related to the development of the Arctic shelf of the Russian territory is carried out, as well as the military-strategic

prospects for the presence of the modern Russian Federation in the Arctic are evaluated. In conclusion, the article summarizes the

Ключевые слова: Арктический регион, российские геостратегии, арктический континентальный шельф, морские границы, северный флот.

Арктический регион имеет особое значение, поскольку находится на самой вершине планеты и играет колоссальную роль в процессах экологического равновесия Европы, Азии и Америки. Можно совершенно ясно заявлять об Арктике как о резервном сырьевом, коммуникационном и экологическом пространстве для нужд всего человечества планеты Земля.

Арктика – важнейший стратегический регион и северная полярная область земного шара, которая охватывает весь Северный Ледовитый океан, примыкающие части Тихого и Атлантического океанов, а также окраины материков Евразии и Северной Америки в пределах Полярного круга (66°33' северной широты). В данной зоне расположены территории 5 приарктических государств: России, США, Канады, Дании, Норвегии. Ещё два государства – Швеция и Финляндия – имеют территории за Полярным кругом, но не обладают выходом к береговой линии Северного Ледовитого океана, поэтому их не включают в число государств, претендующих на раздел континентального шельфа арктических морей.

Исландия также не имеет прямого выхода в Арктику. Находясь на периферии Арктики, Исландия считается островом, расположенным преимущественно в Атлантическом океане. Кроме того, Исландия, Швеция и Финляндия расположены в непосредственной близости к Арктике, но

results of scientific analysis and proposes measures that can strengthen the position of the Russian state in the Arctic region.

Key words: Arctic region, Russian geostrategies, Arctic continental shelf, maritime borders, northern fleet.

не имеют своего «сектора», в отличие от 5 приарктических государств. Дания, в состав которой входит на правах автономии Гренландия, является членом Европейского Союза, что позволяет ЕС также участвовать в новом разделе арктического пространства.

На сегодняшний день в силу, прежде всего, международных обычаев только 5 прибрежных государств осуществляют свой суверенитет над внутренними морскими водами, территориальным морем, их дном и недрами, а также осуществляют права в их «полярных владениях» (термин русско-английской Конвенции 1825 года).

Так, в частности, права России на северные земли и прилегающие к ним моря закрепились в указах русского царя 1616–1620 гг., русско-шведских договорах 1806 и 1826 гг., русско-американской Конвенции 1824 года, и особенно в русско-английской Конвенции 1825 года, формируя международные обычаи, которые легли в основу правового режима Северного Ледовитого океана, в т. ч. в методологию разграничения его пространств (например, метод использования меридианных линий, сходящихся в точке Северного полюса).

Заслуги России состоят в открытии многих полярных земель, их географическом и юридическом обозначении, начальном освоении. Такие действия, совершённые подданными Российской

империи, сообразно международному праву прошлого периода становились достаточным титулом для распространения на отдалённые пространства властных полномочий российского государства при отсутствии каких-либо возражений со стороны неарктических («неполярных») государств.

Значительный интерес к Арктике проявляют и те государства, территории которых весьма удалены от неё, а именно Китай, Индия, Япония, Южная Корея и другие. Она является местом пересечения интересов многих государств в силу особого географического положения этого региона. Около двадцати пяти стран заявили о готовности разрабатывать месторождения на арктическом шельфе, в том числе страны БРИКС. Всего более 60 государств заявили о своём желании принять участие в освоении Арктики. Очевидно, что рано или поздно человечество будет способно превратить Северный Ледовитый океан в «ледовитый Персидский залив».

Так, в частности, Южная Корея сохраняет лидерство по научным программам по изучению Арктики и планирует построить суда арктического класса, необходимые для организации приполярного судоходства и расширения сотрудничества с полярными государствами. В частности, южнокорейская судостроительная компания Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering по заказу российской компании «Но-

ватэк» к началу 2020 года должна предоставить 15 танкеров газовозов ледового класса Arc7. В этой связи важно дополнить, что доля южнокорейских корабелов составляет 74 процента мирового рынка строительства таких танкеров. Дальневосточный кораблестроительный завод «Звезда» производство столь сложных судов так и не смог освоить.[1] Южнокорейские компании-перевозчики активно проявляют себя и в использовании Северного морского пути как транспортной артерии в доставке грузов.

Амбиции современного Китая в развитии танкерного флота также достаточно основательны. Китай на сегодняшний день обладает широкими возможностями для сотрудничества с Россией в транспортировке СПГ из Арктической зоны. Четыре государственных китайские верфи входят в число 13 верфей в мире, которые способны производить танкеры для перевозки СПГ, причём те модели, которые позволяют перевозить СПГ в условиях экстремально низких температур. Стоимость подобных танкеров в зависимости от размера составляет от 250 млн. долларов до 450 млн. долларов. До 2010 года китайские верфи спустили на воду 6 танкеров, и в настоящее время их пакет заказов на изготовление новых танкеров вместимостью 174 тыс. м³ каждый, составляет 14 единиц.[2]

Компания Saudi Aramco (Саудовская Аравия) рассматривает возможность вхождения в российский проект «Арктик СПГ-2». Об этом журналистам сообщил министр энергетики, промышленности и минеральных ресурсов Саудовской Аравии Халед аль-Фалех, который одновременно занимает и пост председателя совета директоров компании.[3]

Наглядные примеры ярко демонстрируют тот факт, что многие государства мирового пространства привлечены перспективами освоения нефтегазового потенциала арктического континентального шельфа, запасами пресной воды и возможностью сокращения маршрутов трансконтинентальных перевозок, которые могут послужить их национальным интересам.

Арктика может стать самой крупной кладовой энергоресурсов и ключевым транспортным узлом планеты – это перспектива её ближайшего будущего, это перспектива XXI века. Ещё в сентябре 2008 года в России были приняты «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу».[4] Основное внимание в этом документе уделено разработке ресурсов (к 2016–2020 гг. Арктика должна стать «ведущей стратегической ресурсной базой Российской Федерации»), а также использованию Северного морского пути в качестве единой национальной транспортной коммуникации. Морской путь из Европы в Азию через Арктику – гораздо короче, чем через Суэцкий канал. Из Лондона до Шанхая южными морями идти 11865 морских миль, а северными – 8814. Как символический акт и наглядную демонстрацию всему мировому сообществу можно рассматривать погружение в 2007 году российских батискафов на дно на Северном Полюсе и установление там государственного флага РФ.

С полной уверенностью также можно утверждать, что Арктика – это масштабный ресурс российского государства третьего тысячелетия, который она обязана использовать вдумчиво и рационально на пользу всего человечества. В данном случае целесообразно было бы в

структуре правительства создать министерство Арктики и реализовать идею о создании национального проекта «Арктика». Реализация данных мер позволила бы России повысить эффективность управления Арктической зоной Российской

Федерации как направления государственной политики по дальнейшему укреплению добрососедских отношений России с приарктическими государствами в области сохранения окружающей природной среды, освоения природных ресурсов на двусторонней основе и в рамках региональных организаций, в том числе Арктического совета и Совета Баренцева / Евроарктического региона.

Если обратиться к наиболее удачному «сталинскому опыту», то согласно решению Совнаркома и Политбюро вся территория полярного круга поручалась главному со всеми отраслями народного хозяйства, начиная с транспорта, строительства промышленных предприятий и кончая торговлей, заготовками пушнины, созданием культурных баз, школ, больниц. На основании личных указаний Сталина было также разработано постановление о строительстве новых ледоколов, создании полярной авиации, развитии промышленности, промышленности, строительстве новых заводов.[5, с.78]

Этот важный северный регион, с его труднодоступными, но несметными богатствами и буферным положением между основными мировыми центрами, становится полигоном территориальной, ресурсной и военно-стратегической игры в XXI веке. Наиболее глубокие и комплексные технические прорывы происходят тогда, когда человечество осваивает новую среду обитания. Приход в Арктику, и вообще на Север, означает не только создание новых платформ

добычи, но и целые инфраструктуры жизнеспособного обитания, транспортировки и логистики.

Арктическая зона России во много раз превышает аналогичные территории других стран. Россия имеет на Севере самые большие шельфы. Она занимает более трети территории страны и характеризуется огромной протяженностью, экстремальными природно-климатическими условиями и высокой степенью неоднородности социально-экономического развития. Арктическая зона России играет особую роль в национальной экономике, так как там находятся значительные запасы углеводородов и минерального сырья.

Российскую Арктику отличают выгодные транспортно-географические условия, так как здесь пролегают кратчайшие пути между Россией, США и странами Азиатско-Тихоокеанского региона. За последние годы в Арктике наблюдается беспрецедентное по скорости таяние ледяного покрова, что делает возможным судоходство и транспортировку грузов. По прогнозам учёных к 2030 году в период максимального таяния ледяной покров будет исчезать, что сделает возможным не только судоходство из Китая в Европу, но и из Китая в Канаду и США. Даже если считать эти прогнозы слишком радикальными, уже сегодняшнее положение дел заметно улучшило условия для судоходства и работ по освоению шельфа и прибрежных зон в арктических морях. Это открывает совершенно новые возможности для мировой экономики.

В своё время русский учёный, заложивший основы политической географии, П. П. Семёнов-Тян-Шанский полагал, что «чрезматериковую» (межконтинентальную) систему организации транспортного пространства отличает от других масштабность,

массивность, континентальная целостность, что придаёт ей все природные «задатки прочности». Американский мыслитель, политик, общественный деятель — Л. Ларуш [6], в своё время в рамках проекта NAWAPA (Североамериканский энергетический и водный союз), поддерживал идею строительства железнодорожной магистрали через Берингов пролив. Он был уверен, что Россия на два поколения вперёд могла бы быть обеспечена грандиозным делом, меняющим лицо не только Сибири, но и всей Азии. Прокладывание трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив, таким образом, может стать центром рождения новой мировой экономики.

Формирование транспортных линий за счёт установления сухопутного моста между Америкой и Россией через Берингов пролив и развитие транспортной инфраструктуры в рамках Трансконтинентальной магистрали благоприятно скажутся: во-первых, на хозяйственном освоении малонаселённых северных территорий с большим запасом природных ресурсов; во-вторых, на интеграции транспортной системы России в мировую железнодорожную сеть, где Трансконтинентальная магистраль через Берингов пролив явится продолжением Транссиба на северо-восток, что даст ряд положительных социально-экономических, геополитических и геостратегических эффектов. Этот глобальный проект необходимо в общих интересах рассматривать комплексно, т. е. не только как строительство железной дороги с тоннельным переходом, а как сооружение в едином коридоре полимагистрали, включающей (помимо железнодорожной магистрали) автомагистраль, нефтяные и газопроводы, линии электропередачи и оптико-волоконные линии. Сооружение Трансконтинентальной магистрали

способно не только дать «второе дыхание» Транссибу с включением в американский фрагмент глобальной железнодорожной сети мира, но и решить масштабную задачу, связанную с интеграцией России в мировое политико-экономическое пространство и укрепление позиции страны как на Западе, так и на Востоке, через новый толчок к социально-политическому и экономическому росту в направлении неосвоенного мирового северо-восточного пространственного вектора.

По мнению геологов, Арктический регион планеты представляет собой крупнейший в мире циркумполярный минерогенический пояс, насыщенный нефтегазовыми и рудными месторождениями. Уже сегодня здесь добывается значимая часть углеводородов, а потенциал месторождений нефти и газа оценивается почти в четверть от мировых прогнозных ресурсов.[7, с. 233]

Геологоразведочные работы, выполненные в российской части Арктики, позволили заявить о том, что нефтегазовый потенциал осадочных бассейнов российского Арктического шельфа сравним с крупнейшими нефтегазоносными регионами мира. В настоящее время в морях Северного Ледовитого океана разведано 62,5 трлн. куб. м газа, 9 млрд. тонн нефти, и на берегу — 3,5 млрд. тонн нефти, что составляет 25 процентов мировых запасов углеводородов. Приразломное нефтяное месторождение скрывает в глубинах Печерского моря около 100 млн. тонн нефти. Велики запасы природного газа на Штокмановском газоконденсатном месторождении в Баренцевом море, запасы которого оцениваются в 3,2 трлн. куб. м газа, а также на месторождениях на Карском море и море Лаптевых.[8, с.135]

Прилегающий к территории России арктический шельф может

стать в XXI веке основным источником углеводородного сырья как для неё самой, так и для значительной доли мирового рынка. Из 6,2 млн. кв. км российского континентального шельфа интерес для поиска нефти и газа представляют 6 млн., т. е. почти вся его площадь, и из них 4 млн. кв. км — это наиболее перспективные участки.[9]

Санкционная политика современных ЕС и США нацелена против российских нефтегазовых проектов в Арктике. Конкретная адресность санкций демонстрирует реальность соперничества в этом регионе за освоение ресурсов и показывает, что «коллективный Запад» крайне не заинтересован в продвижении России по этому пути, несмотря на свою возрастающую потребность в энергоресурсах. При этом необходимо понимать, что действующие санкции должны стимулировать развитие импортозамещения в Российской Федерации. На выполнение этой задачи должны быть заточены как российская власть, так и российский бизнес.

Проведённые в Арктике прежде морские границы всё более настойчиво оспариваются. Согласно международному праву, регулируемому Организацией Объединённых Наций (ООН), каждая страна может претендовать на расстояние до 200 морских миль от своего побережья, что называется «исключительной экономической зоной». В рамках международного сотрудничества в Арктике, кроме ООН, также действуют и другие межправительственные организации — Арктический совет, Северный совет, Совет Баренцева / Североарктического региона, что в значительной мере усложняет урегулирование спорных вопросов и проблем, связанных с Арктическим регионом.

На данный момент только

Норвегия и Исландия — единственные две страны, которые подали претензии относительно границ в Арктике и которые были одобрены Организацией Объединённых Наций. Претензии России, Дании и Канады, которые во многом совпадают, ещё ожидают своего решения.

Таким образом, отметим, что отсутствие признанной и нормативно оформленной демаркации морских пространств и шельфа лишь способствуют нарастанию геополитических и геоэкономических противоречий в Арктике. Политизация и милитаризация арктического пространства под воздействием климатических изменений имеют немало элементов неопределённости в условиях наметившегося процесса сворачивания глобализации.

В этой связи, особую актуальность приобретает создание международной военной инфраструктуры для защиты арктических рубежей и повышения устойчивости северных регионов современной России. Арктическое побережье составляет 22,6 тыс. км, то есть, более 58 процентов всей протяженности береговой линии страны. Над её территорией пролегают потенциальные траектории движения межконтинентальных баллистических ракет США, а акватория Северного Ледовитого океана практически не обеспечена возможностями для противолодочной обороны.[10, с.88] В целом к 2019 году Россия завершила создание целостной арктической группировки войск, что, несомненно, можно отнести к очевидным достижениям министерства обороны. В настоящее время Северный флот России находится под объединённым стратегическим командованием, которое отвечает за все вопросы обеспечения безопасности в Арктическом регионе во всех возможных сферах вооружённой борьбы. Для

реализации поставленных задач Северному флоту передана в подчинение дивизия ПВО, сформирована арктическая бригада, другие воинские части.

Заслуживающим внимания является следующий анализ, связанный с результатами системной аналитической работы военного эксперта А. Б. Рудакова. За несколько лет упорной работы ему удалось установить координаты более 30 опорных пунктов немецких кригсмарине (подводных лодок) времён Второй мировой войны в Арктической зоне России, в том числе и в дельте реки Лена. В результате этого он пришёл к выводу, что стратегическая задача ВМФ РФ к началу эксплуатации Северного морского пути — выявить и установить всю скрытую систему базирования кригсмарине в зоне оперативной ответственности Северного флота РФ.[11, с.351] поскольку незнание этой специфики может повлечь негативные следствия, связанные с обеспечением безопасности всего северного региона и соответственно утратой контроля со стороны современной Российской Федерации над этой стратегически важной территорией.

К усилению военных позиций России в Арктике можно отнести и то, что в конце 2018 года подразделения радиотехнических войск 45-й армии ВВС, которая входит в состав Северного флота, и ПВО получили радиолокационный комплекс «Резонанс-Н». Комплекс создан с элементами искусственного интеллекта. Он обладает очень высокими характеристиками: может обнаружить воздушные цели в радиусе 1100 километров и давать целеуказания огневым средствам системы ПВО на расстоянии до 600 километров. «Резонанс-Н» обнаруживает и классифицирует широкий класс воздушных объектов. Он способен обнаружить мало-

заметные крылатые и баллистические ракеты, гиперзвуковые летательные аппараты, мини-БПЛА, вертолёты, а также самолёты-невидимки. Технологии, использованные при разработке комплекса, могут самообучаться.[12]

Отметим, что в Арктической стратегии США,[13] принятой 10 мая 2013 года, в отличие от стратегий других стран наиболее явно прослеживается силовая составляющая, демонстрируется стремление к единоличному лидерству в Арктике. В частности, в документе подчеркивается продвижение и развитие интересов США через размещение военно-морской техники и воздушных сил в Арктическом секторе, поддержание законной торговли, достижение большей упреждающей активности в регионе, разработка собственной арктической инфраструктуры, включая ледяные платформы в случае необходимости. Особо отмечается создание инфраструктуры со стратегическими возможностями на Аляске.

Если США стали арктической державой менее 150 лет назад (договор между Россией и Североамериканскими Соединёнными Штатами об уступке Российских Североамериканских колоний был заключён в Вашингтоне 18 (30) апреля 1867 года) и имеют самую малую протяжённость побережья в Северном Ледовитом океане (1700 км), то первые упоминания о русских первопроходцах в Арктике относятся к XI веку, и при этом Российская Федерация унаследовала от СССР и Российской Империи самое протяжённое арктическое побережье – 22600 км.[14, с.203] История освоения Россией полярных пространств насчитывает более 800 лет. Сюда относится организация путей, пристаней и таможен, развитие исследований и проведение экспедиций. Указанные выше обстоятельства

имеют важнейшее правоустанавливающее значение.

Совокупные расходы США и Канады на расширение их военного присутствия в Арктике за последние 6 лет увеличились примерно на треть, Дании и Норвегии – минимум на 20 процентов. В американском и канадском арктическом секторах продолжают создаваться новые военные объекты, пункты теле и радиоразведки и т. п.[9]

В период советско-американского противостояния в годы холодной войны именно в Арктике США создали первую сплошную радиолокационную завесу для дальнего обнаружения ракет и самолетов. Она состояла из 12 главных наземных пунктов и более чем сотни других объектов.[7, с.196] И то обстоятельство, что она была создана не вокруг Лос-Анджелеса, Сан-Франциско или Нью-Йорка, заставляет серьёзно задуматься.

В начале 1990 г. США, пользуясь политической слабостью России, предприняли ряд шагов по расширению своих морских и сухопутных территорий. Александр Назаров, бывший губернатор Чукотского автономного округа, вспоминает: «Был момент, когда разговор шёл даже о переуступке Чукотки. На это был направлен экологический проект Берингов парк, который предполагал передачу части Чукотки под юрисдикцию США. Интересно, что отдельные наши депутаты на закате Советского Союза были готовы поменять Чукотку, фигурально выражаясь, на жвачку. Все это называлось новым мышлением. Дабы этого не произошло, мы поселили на острове Врангеля коренных жителей, привезли туда оленей, овцебыков. При поддержке Крючкова, возглавлявшего тогда КГБ, поставили погранзаставу. Затем я подписал постановле-

ние о морской охраняемой зоне государственного заповедника Остров Врангеля. Своим решением я установил 24-мильную зону вокруг 12-мильной акватории, окружающей острова Врангеля и Геральд. И сегодня по этим островам и по прилегающему к ним шельфу ни у кого вопросов нет. Я не сомневаюсь, что уже в самое ближайшее время туда придут отечественные нефтяные компании».[15, с.64]

Глава комиссии США по исследованию Арктики М. Тредуэлл в своё время отмечал, что доступная Арктика означает новые и расширенные маршруты для американских военно-морских перевозок, а появление самолётов, ракет и противоракетной обороны сделало регион Арктики важной точкой для демонстрации мощи и передовым районом для обеспечения безопасности Северной Америки, Азии и Европы.[16, с.21]

По данным отчёта исследовательского центра конгресса США к 2020 году Пентагон намерен заменить истребители F-16, которые относятся к 11-й воздушной армии, дислоцированной на Аляске, на новые F-35. Переворужиться обяжут и союзников по НАТО. Так, Норвегия собирается поставить на вооружение американские истребители пятого поколения в количестве 52 самолетов.[17] Норвегия, кроме противостояния с Россией в военном плане, продолжает развивать транспортную инфраструктуру и, возможно, в 2019 году будет окончательно утверждён вариант железной дороги, соединяющей добывающие районы Финляндии с норвежским побережьем.

В ноябре 2018 года у российской границы прошли крупнейшие за постсоветскую эпоху учения НАТО в Арктическом регионе Trident Juncture 2018 – с

участием более 50 тысяч военнослужащих и крупных сил авиации и флота. В учениях приняла участие и авианосная ударная группа во главе с авианосцем «Гарри Трумен», прервавшим свою подготовку к миссии в Персидском заливе.[18] Кроме того, министр ВМС США Р. Спенсер также заявил о том, что изучается вопрос создания стратегического порта в Беринговом море. Он подчеркнул, что это будет общегосударственный проект, в котором примут участие ВМС США, Береговая охрана США и частные компании.

Ядерный флот США, как наш основной оппонент с 1946 года, хорошо освоил Арктический ТВД (театр военных действий). По мнению военного эксперта А. Б. Рудакова, сегодня основной задачей ВПК России является создание малой неядерной ударной суперскоростной субмарины-автомата, полный экипаж – 12 офицеров. Современная субмарина-невидимка сможет перемещаться на рабочей глубине до 1000 м со скоростью звука, вместо винтов оснащенная шарнирными соплами. Субмарина сможет двигаться на водородном топливе, получаемой из забортной воды. Небольшие объёмные размеры и водоизмещение сделают ее недосыгаемой. Эту субмарину можно вооружить уникальным морским комплексом и сделать её полностью невидимой для современных радиотехнических средств и человеческого зрения. 12 субмарин нового поколения будут способны тотально контролировать подводную арктическую зону ответственности.[11, с.354]

Таким образом, исходя из вышеизложенного, можно прогнозировать, что отношения России с США по арктическим вопросам, по всей видимости, будут носить сложный и конфронтационный характер, поскольку связаны

со стремлением Вашингтона при решении многих политических проблем добиваться «свободы рук» и позиции лидера в обход международных организаций, а порой и международного права.

В своё время министр обороны Великобритании Г. Уильямсон также заявил о том, что Великобритания в Арктике должна наращивать военную мощь и назвал этот регион «собственным задним двором» Лондона. Он был немедленно поддержан комитетом по обороне парламента Великобритании, который прореагировал следующим образом – «возобновление внимания НАТО к Северной Атлантике можно только приветствовать, и следует поздравить правительство с лидерством, которое Великобритания продемонстрировала в этом вопросе».[19]

В начале февраля 2019 года королевский флот Британии сообщил о начале подготовки на месте в течение двух месяцев своей морской пехоты к операциям в Арктике. В учениях, кроме британских военных, примут участие морские пехотинцы США, подразделения армий Норвегии, Швеции и Финляндии.[20] Как тут не вспомнить известного британского политика и дипломата У. Черчилля заявившего как-то, что военная машина обеспечивает тот блеск стали, который заставляет дипломатию работать.

В отношениях с Канадой Россия имеет схожие позиции по статусу транзитных морских путей (Северного морского пути и Северо-Западного прохода) как внутренних морей. Канада, не имеющая ледокольного флота и специальных исследовательских судов, заинтересована в сотрудничестве с Россией в изучении Арктики по самому широкому кругу вопросов. Интересам России практически пол-

ностью отвечает позиция Канады по мерам демилитаризации Арктики (кроме идеи создания безъядерной зоны в регионе).[21] Необходимо также отметить, что Канада сегодня в своем арсенале имеет три арктические военно-морские базы и, как считают эксперты, способна побороться за Арктику с Россией.[11, с.332] Кроме того, Канада всячески пытается подчеркнуть свою независимость от фактора Великобритании в Арктике. Она не определяет доминион как приарктический, подразумевая собственные территориально-исторические и правовые связи. Так, закон Канады 1907 года о Северо-Западных территориях с поправками 1925 года устанавливает, что в пределах Арктического сектора Канады для осуществления деятельности в целях разведки и разработки природных ресурсов требуется разрешение канадских властей.[22, с.195]

Кроме того, Канада является союзником России и в вопросе решения территориальных проблем арктического региона на основе секторального принципа. Он предполагает наличие полярных секторов. Согласно правовой концепции полярных секторов, неотъемлемой частью территории государства, побережье которого выходит к Северному Ледовитому океану, являются земли, в том числе земли островов, к северу от материкового побережья такого государства в пределах сектора, образованного данным побережьем и меридианами, сходящимися в точке географического Северного полюса и проходящими через западную и восточную оконечности такого побережья. Кстати сказать, эти обстоятельства обусловили разрешение спора в 1933 году между Данией и Норвегией по поводу Гренландии, принадлежащей Дании, в суде Лиги Наций. Согласно его решению Норвегия проиграла спор,

что позволило Дании распространить свой суверенитет на всю территорию Гренландии, которая была колонией Дании до 1953 года.

В силу особого географического положения, наличия больших запасов природных ресурсов, оборонной, научной и экологической значимости Арктика является местом пересечения интересов многих стран. Поэтому Россия заинтересована в том, чтобы в регионе сохранялась обстановка мира и сотрудничества, а имеющиеся между странами противоречия не приводили к напряжённым отношениям и конфликтным ситуациям. В тоже время можно заявить и о том, что тот, кто контролирует Арктику, будет во многом контролировать мировую экономику и новый международный стратегический коридор (Северный морской путь).

Особое значение в данном случае имеет российский стратегический порт Печенга. Именно этот порт, как никакой иной, может быть задействован в добыче и переработке биоресурсов, перевалке стратегических грузов, а также может являться целевой базой для освоения природных ресурсов Арктики. Кроме того, город Санкт-Петербург также может стать научно-производственным плацдармом для покорения Арктики.[23] Согласимся, что интеллектуальный, производственный и культурный потенциал Санкт-Петербурга позволяет обеспечить полномасштабное освоение Арктики. В городе работают Крыловский научный центр — основа отечественной судостроительной науки, Центральный институт морского флота, «Гидрографическое предприятие», «Адмиралтейские верфи», «Балтийский завод» и другие организации, чья деятельность непосредственно направлена на решение задач по освоению Арктики. Кроме того, в

современной России, а именно в атомной и близких к ней энергетических отраслях накоплен огромный потенциал принципиально новых проектов, которые находятся в высокой степени готовности и превосходят зарубежные аналоги.

В этой связи заслуживает внимания завод «Ямал СПГ» — самый северный в мире завод по сжижению природного газа — никто раньше так близко к Северному полюсу с таким производством не подбирался. Реализация проекта «Ямал СПГ» в виде строительства завода, посёлка и порта Сабетта потребовали инвестиций в объёмах, превышающих 20 млрд. долларов.[24] По факту проект «Ямал СПГ» (50,1 процент у «Новатэка», по 20 процентов — у французской Total и китайской CNPC (Китайская национальная нефтегазовая корпорация), 9,9 процентов — у фонда «Шёлкового пути») реализуется на базе Южно-Тамбейского месторождения на Ямале.[25] К одному из основных факторов, определяющих развитие такой морской транспортной коммуникации как Северный морской путь, можно отнести то обстоятельство, что произошла смена вектора развития арктического газопромышленного комплекса с увеличением удельного веса производства сжиженного и компримированного газа.

Завод, аэропорт, собственная электростанция, комфортабельный вахтовый посёлок, морской порт — всё это появилось на месте крохотного посёлка с населением в сотню человек, причём в сложных и суровых климатических условиях. При этом подчеркнём, что это была частная инициатива компании «Новатэк», но реализованная за весьма значительные налоговые льготы от реализации проекта в будущем. Кроме прочего, при осуществлении строительства железной дороги, так называемого, Северного

широтного хода на полуострове Ямал появится возможность разрабатывать месторождения полезных ископаемых. Так, предварительная геологоразведка в этом районе показала богатые запасы рудных ископаемых, месторождения меди, свинца, цинка, алюминия, ниобия, тантала, редкоземельных металлов, фосфоритов и баритов.

«Арктик СПГ-2» — это второй СПГ-проект компании «Новатэк» на Ямале, мощность которого составит 19,8 млн. тонн СПГ в год (три линии мощностью по 6,6 млн. тонн в год каждая). Планируемый срок запуска первой линии — 2022-2023 гг. с последующим запуском остальных линий в 2024 и 2025 гг.

Капитальные затраты по проекту «Арктик СПГ-2» оцениваются в 10 млрд. долларов, против 27 млрд. долларов по проекту «Ямал СПГ».[26] На сегодняшний момент он достаточно успешно реализуется и к нему проявляют интерес крупные игроки мирового энергетического рынка.

В настоящее время в российской Арктической зоне сложилось 18 инвестиционных проектов по освоению минеральных ресурсов, связанных с использованием морской схемы транспортировки. Это трассы, которые расположены в акваториях с различным ледовым режимом. 11 проектов связаны с освоением месторождений нефти и газа, 7 — с месторождениями руд и угля.[27, с.86]

В продолжении этой темы важно заметить, что одну из ключевых позиций в глобальном энергобалансе занимает природный газ. По данным ОПЕК, в 2015 году его запасы превышали 200 трлн. куб. м, самые большие запасы газа (48,7 трлн. куб. м) находятся в РФ. Далее следуют Иран (33,8 трлн. куб. м) и Катар (25,1

трлн. куб. м). Необходимо также отметить, что прогнозные ресурсы арктического шельфа оцениваются как 400 трлн. куб. м, и не менее 70 процентов из них находятся в российской зоне.[28, с.14]

В сложившихся обстоятельствах чрезвычайно важным и дальновидным является привлечение в качестве партнёров тех стран, которые заинтересованы в долгосрочном доступе к арктическим ресурсам и которые могут разделить с Россией бремя создания, так называемого, «арктического техноценоза». Для России с её сырьевой экономикой освоение Арктики является жизненно важным приоритетом, а освоение шельфа, где залегают около трети всех мировых шельфовых запасов углеводородов, ещё и серьёзным технологическим вызовом, решение которого способно преодолеть многие актуальные проблемы человечества. Помимо этого в Арктике всё отчетливее проявляется обострение противоречий между глобальными, региональными и национальными интересами игроков во всех сферах их взаимоотношений.

Вода, наряду с энергией и продовольствием, стала одной из основных глобальных проблем человечества, которую необходимо будет решать в XXI веке. Ключ к её решению, в числе прочего, связан и с Арктикой. Человечество остро стало ощущать все прошлые и настоящие ошибки, связанные с неправильным обращением с природой. Это связано с тем, что в настоящее время проявилась одна из глобальных экологических проблем — острая недостаточность пресной воды. Пресная вода — вода, в которой в минимальном количестве содержатся соли. В мире есть четыре страны, которые могут стать крупными поставщиками пресной воды: Россия, Канада, США и Дания. Эти страны обладают

наибольшими территориями в Арктике, контролируют арктические акватории. У Дании в распоряжении огромный остров, занятый ледниками — Гренландия.

Основная часть общемировых запасов пресной воды как бы законсервирована в ледниковых покровах земного шара. При этом в первую очередь имеются в виду ледниковые покровы Антарктиды и Гренландии, морские льды Арктики. Только за один летний сезон, когда наступает естественное таяние этого природного льда, можно было бы получить более 7000 куб. км пресной воды, а это количество превышает всё мировое водопотребление. С точки зрения перспектив использования ледников в качестве резерва пресной воды особый интерес представляют ледники Антарктиды и Арктической зоны. Уже в 1990-х гг. российские специалисты разработали проекты «Чистый лёд» и «Айсберг», которые составили единый проект «Чистая вода», включённый в международную программу «Человек и океан. Глобальная инициатива».

Российскими учёными также разработана технология опреснения воды в Арктике. Она очень проста. Нужно выбрать подходящее ледовое поле, установить на нём дождевальные установки, через которые солёная вода распыляется над ледником. После этого намороженный лёд режут на блоки, которые складывают в танкеры, и могут развозить по всему миру.

Метод испытан в России, на Полярном Урале, где сотрудники лаборатории инженерной гляциологии Института географии РАН всего за 19 часов создали ледник из 1200 тонн плотного зернистого фирна. Разработанная учёными установка позволяет получить до 1500 тонн льда в сутки. Если создать целую ин-

дустрию опреснения методом вымораживания, то можно опреснять воду десятками кубокилометров. Потому пресная вода является возобновляемым ресурсом. Вопрос состоит только в том, чтобы доставлять лёд из арктических морей в страны-потребители.

Создание международной технологической платформы, связанной с последними достижениями в области робототехники может стать драйвером в освоении Арктического региона в XXI веке. Технологическая платформа — это объединение представителей государств, бизнеса, науки и образования вокруг общего видения научно-технического развития и общих подходов к разработке соответствующих технологий. Именно эта технологическая платформа (возможны и другие) может стать важным инструментом Арктической научно-технической и инновационной политики. При этом все крупные промышленные державы пользуются робототехникой как движущей силой уже начавшегося или будущего роста и инноваций.

Возведение подводных комплексов с полным производственным циклом, работающих в дальнейшем под руководством морских роботов — это не кадр из фантастического фильма, это реалии сегодняшнего дня российских учёных, наметивших освоить месторождения Арктической зоны России, представляющей собой колоссальный мировой сырьевой резерв и одно из наиболее перспективных направлений для восполнения запасов углеводородного сырья.

Научно-технический прогресс достиг уровня, когда проекты, которые совсем недавно казались фантастикой, становятся реальностью. Морские роботы, работающие в группах, будут

передавать в центр управления информацию о температуре, давлении в скважинах, сейсмической активности, экологической ситуации в районах добычи. На данном этапе в проект уже включились Дальневосточное отделение РАН, энергетические компании «Роснефть» и «Газпром», а также специалисты Центрально-го конструкторского бюро морской техники «Рубин» и Фонда перспективных исследований.



Российская Федерация, имеющая самую протяжённую береговую линию Северного Ледовитого океана и пока ещё самый большой по площади сектор полярных владений в Арктике, создавшая мощнейшую в высоких широтах многоотраслевую промышленность и крупнейшие на планете города за Северным Полярным кругом, в наибольшей степени заинтересована в укреплении и приумножении своих геополитических и геоэкономических позиций в арктическом регионе.

Сегодня на повестке дня современной России первостепенные задачи – избежать втягивания страны в военные конфликты, предупредить возможность каких-либо социальных беспорядков и бунтов и сосредоточить усилия народа и государства, прежде всего, на технологическом рывке, на вопросах созидания и преобразования. Миссия России XXI века – это освоение Арктики в интересах всего мирового человечества. Разумное соединение внутреннего и внешнего потенциала новой технологической революции в условиях слабости препятствующих ей институциональных барьеров и групп особых интересов, позволит развернуть эту революцию в России более быстрыми темпами, чем во многих других

Литература

1. Марцинкевич Б. Китай уверенно вышел на спотовый рынок СПГ Европы. URL: http://www.iarex.ru/articles/63773.html?utm_source=smm–
2. Чжун Нан. Национальное судостроение и энергетика делают ставку на СПГ. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-12/05content_17153803.htm
3. Саудовская Аравия планирует закрыть сделку по вхождению в «Арктик СПГ-2» в 2019 году URL.: <https://tass.ru/ekonomika/6008119?fbclid>
4. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. URL.: <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html>
5. Полярная магистраль. Из истории освоения Северного морского пути // Арктики Арктики: транспорт региона вчера, сегодня, завтра. – М.: АО «Издательство Дороги», 2018.
6. Ларуш Л. Изменения политической карты мира: Менделеев был бы за! // http://www.larouchepub.com/russian/lar/2007/a7174_bering.html
7. Штыров В. А. Арктика и Дальний Восток. Величие проектов. («Коллекция Изборского клуба»). – М.: Книжный мир, 2018.
8. Хмель В. А. Транзитный потенциал транспорта России: Научное издание. – М.: ВИНТИ РАН, 2005.
9. Балиев А. Экономика и геополитика Арктики. URL: <http://www.fondsk.ru/news/2015/12/18/ekonomika-i-geopolitika-arktiki-37483.html>
10. Храмчихин А. А. Значение Арктики для национальной безопасности России, Китай может стать арктической державой // Арктика и Север. 2015. №21.
11. Рудаков А. Б. Проект «Арктический бастион» // De Aenigmate / О тайне. Сборник научных трудов. – М.: Товарищество научных изданий КМК, 2015.
12. Россия резко повысила надёжность систем ПВО в Арктике. URL: http://www.iarex.ru/news/63620.html?utm_source=smm
13. Национальная (государственная) стратегия США в Арктическом регионе. URL: <http://www.akarctic.com/national-arctic-strategies>
14. Жудро И. С. К вопросу о роли международных обычаев в формировании правового режима Арктики // Казанский журнал международного права и международных отношений. №7. 2015.
15. Лукин Ю. Ф. Население и территория приарктических государств // Региональная геополитика, 2010. № 3(11).
16. Золотухин И. Н. Северный морской путь как трансокеаническая магистраль. Проблемы освоения в аспекте интересов держав Северной Пацифики: взгляд из России // Ойкумена, 2013. № 2.
17. Красилова Е. Арктическая гонка: США мутят воду в Северном Ледовитом океане. URL: <https://ria.ru/20180515/1520578764.html>
18. Павловский И. Ждать ли провокаций США в Арктике в новом году? URL: http://www.iarex.ru/articles/63422.html?utm_source=smm
19. Маутнер Г. Сегодняшняя Арктика – это не что иное, как Земля желанных сокровищ интернет-журнал «Новое Восточное Обозрение». URL: <https://journal-neo.org/2018/12/29/today-s-arctic-is-the-desired-treasure-land/>
20. Британия заявляет свои права на Арктику URL: http://www.iarex.ru/news/64233.html?utm_source=smm–
21. Кобышев В. Н., Сергунин А. А. Арктические стратегии стран Северной Америки и Россия // Россия и Америка в XXI веке. URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=270>
22. Тербнев Л. В., Хохлышева О. О. О международно-правовом содержании стратегий арктических государств // Казанский журнал международного права и международных отношений. №7. 2015.

странах. На данном направлении важно объединить все мировые конструктивные научные, технические, технологические, политические, экономические и иные силы для решения жизненно важных задач человечества.

В контексте проведённого анализа можно прогнозировать усиление роли российского государства в формировании и реальном воплощении геоэкономических, военно-политических и транспортных стратегий. В частности, для обеспечения надёжного функционирования арктической морской транспортной системы государство должно принимать меры по совершенствованию нормативно-правового регулирования судоходства в акватории СМП, обеспечению экономической и оборонной безопасности.

Дикая природа Арктики – ценнейшее достояние человечества, резерв биосферы, капитальная часть природной базы будущей цивилизации. На наш взгляд, этот принципиальный тезис должен быть поставлен во главу угла теми, кто непосредственно заинтересован в освоении и эксплуатации арктического региона.

Разработка на арктическом шельфе углеводородов, редкоземельных металлов, золота, никелевых руд, драгоценных и полудрагоценных минералов, воды заставляет военно-политическое руководство страны задуматься о своевременном создании активного оборонного пространства.

Нам представляется вполне оправданным использование совместных межведомственных ресурсов (МИД РФ, СВР РФ И ГРУ ГШ РФ) для проведения совместных специальных информационных и психологических операций как основного вектора сопровождения внешнеполитического курса государства. Активная

23. Рыжова А. В. Санкт-Петербург имеет потенциал стать научно-производственным плацдармом для освоения Арктики URL: <https://riss.ru/analitycs/17048/>

24. Марцинкевич Б. Растущая роль СПГ в развитии России URL: <http://geoenergetics.ru/2018/11/06/rastushaya-rol-spg-v-razviti-rossii/>

25. «Ямал СПГ» осуществит первую перевалку газа в Норвегии URL: <https://tass.ru/ekonomika/5833675>

26. Танкеры завода «Ямал СПГ» провели первую перевалку СПГ на севере Норвегии URL: <http://www.imperianews.ru/details/44af3d7e-1def-e811-80f7-020c5d00406e>

27. Путь к природным кладовым. Северный морской транспортный коридор и его роль в освоении минеральных ресурсов Арктической зоны России // Артерии Арктики: транспорт региона вчера, сегодня, завтра. – М.: АО «Издательство Дороги», 2018.

28. Селин В. С. Движущие силы и проблемы развития морского транспорта в Арктических акваториях // Транспорт Российской Федерации, 2017. № 2(69).

Literature

1. Martsinkevich B. China confidently entered the spot LNG market in Europe. URL: http://www.iarex.ru/articles/63773.html?utm_source=smm-

2. Zhong Nan. Nation's shipbuilding, energy industries bet on LNG. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-12/05/content_17153803.htm

3. Saudi Arabia plans to close the deal to join Arctic LNG-2 in 2019 URL: <https://tass.ru/ekonomika/6008119?fbclid>

4. The basics of state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2020 and the future. URL: <https://rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html>

5. The polar highway. From the history of development of the Northern Sea Route // Arteries of the Arctic: transport of the region yesterday, today, tomorrow. – М.: Publishing House of the Road JSC, 2018.

6. LaRouche L. Changes in the political map of the world: Mendeleev would be in favor! // http://www.larouche.com/russian/lar/2007/a7174_bering.html

7. Shtyrov V. A. Arctic and Far East. Greatness of the projects. ("Izorsk Club Collection"). – М.: Book World, 2018.

8. Hops V. A. The transit potential of Russia's transport: Scientific publication. – М.: VINITI RAS, 2005.

9. Baliev A. Economics and geopolitics of the Arctic. URL: <http://www.fondsk.ru/news/2015/12/18/ekonomika-i-geopolitika-arktiki-37483.html>

10. Khranchikhin A. A. The importance of the Arctic for the national security of Russia, China can become an Arctic power // Arctic and North. 2015. No.21.

11. Rudakov A. B. Project "Arctic Bastion" // De Aenigmat / About the secret. Collection of scientific papers. – М.: Partnership of scientific publications of KMK, 2015.

12. Russia dramatically increased the reliability of air defense systems in the Arctic. URL: http://www.iarex.ru/news/63620.html?utm_source=smm-

13. National (state) US strategy in the Arctic region. URL: <http://www.akarctic.com/national-arctic-strategies>

14. Zhudro I. S. On the role of international customs in the formation of the legal regime of the Arctic // Kazan Journal of International Law and International Relations. No. 7. 2015.

15. Lukin Yu. F. The population and territory of the Arctic states // Regional geopolitics, 2010. No. 3 (11).

16. Zolotukhin I. N. Northern Sea Route as a transoceanic highway. Development problems in the aspect of the interests of the powers of the North Pacific: a view from Russia // Oykumena, 2013. No. 2.

дипломатия МИД РФ в виде наступательной и эффективной политики должна опираться на национальные ценности и интересы и служить средством профилактики угроз и нейтрализации деструктивных проявлений вероятного противника на стадии приготовления.

Проблемы современной России в освоении Арктического региона связаны с дефицитом инвестиционных ресурсов, отставанием в создании, внедрении и распространении инноваций, оттоком трудоспособного населения, недостаточной координацией деятельности между сферами науки и производства. Указанный комплекс проблем имеет прямое отношение к содержанию государственной стратегической политики, а также к конкретным моделям и мерам её осуществления. К сожалению, до сих пор в основном идёт эксплуатация советского наследия (инфраструктура, флот, транспортные средства) и чёткая ориентация на глобальный, прежде всего, энергетический рынок.

17. Krasilova E. The Arctic race: the United States muddy the water in the Arctic Ocean. URL: <https://ria.ru/20180515/1520578764.html>

18. Pavlovsky I. Should we expect US provocations in the Arctic in the new year? URL: http://www.iarex.ru/articles/63422.html?utm_source=smm

19. Mautner G. Today's Arctic is nothing but the Land of Desired Treasures online magazine "New Eastern Outlook". URL: <https://journal-neo.org/2018/12/29/today-s-arctic-is-the-desired-treasure-land/>

20. Britain claims its rights to the Arctic URL: http://www.iarex.ru/news/64233.html?utm_source=smm-

21. Konyshov V.N., Sergunin A. A. Arctic strategies of the countries of North America and Russia // Russia and America in the XXI century. URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=270>

22. Terebnev L. V., Khokhlysheva O. O. On the international legal content of the strategies of the Arctic states // Kazan Journal of International Law and International Relations. No. 7. 2015.

23. Ryzhova A.V. St. Petersburg has the potential to become a scientific and industrial bridgehead for the development of the Arctic URL: <https://riss.ru/analitycs/17048/>

24. Martsinkevich B. The growing role of LNG in the development of Russia URL.: <http://geoenergetics.ru/2018/11/06/rastushaya-rol-spg-v-razviti-rossii/>

25. Yamal LNG will carry out the first gas transshipment in Norway URL.: <https://tass.ru/ekonomika/5833675>

26. The tankers of the Yamal LNG plant carried out the first LNG transshipment in northern Norway. URL: <http://www.imperiyanews.ru/details/44af3d7e-1def-e811-80f7-020c5d00406e>

27. The path to the natural storerooms. The Northern Sea Transport Corridor and its role in the development of mineral resources of the Arctic zone of Russia // Arteries of the Arctic: transport of the region yesterday, today, tomorrow. – M.: Publishing House of the Road JSC, 2018.

28. Celine V.S. Driving forces and problems of the development of sea transport in the Arctic waters // Transport of the Russian Federation, 2017. – No. 2 (69).