

## Угрозы безопасности Северного морского пути: сегодня и завтра

Северный морской путь (СМП) является уникальной транспортной магистралью, которая позволяет наиболее быстрым образом доставить грузы из Европы в Азию. Неудивительно, что в последние годы объем перевозок по нему возрастает, а руководством РФ ставятся амбициозные задачи по его увеличению более чем в 2 раза до уровня 80 млн т. к 2024 г.<sup>1</sup> В отечественном экспертном сообществе сформировалось традиционное представление о высокой значимости данной магистрали для реализации национальных интересов России<sup>2</sup>. С правовой точки зрения, СМП рассматривается как исключительно национальная транспортная коммуникация РФ<sup>3</sup>. В последние годы западные эксперты и политики начинают активно оспаривать подобный подход России<sup>4</sup>. Всё это ускоряет процесс секьюритизации всех вопросов, связанных с развитием СМП, что создает необходимость разобраться в том, какие риски возникают для бесперебойной работы транспортной магистрали в ближайшем будущем. Необходимо констатировать, что основные угрозы безопасности СМП наблюдаются в следующих измерениях:

1) *Военно-политическое*. Сегодня резко возрастает активность государств-членов НАТО в Арктике. Такие страны как Дания, Норвегия, Канада и США активно наращивают свое военное присутствие в регионе за счет регулярного проведения маневров и формирования инфраструктуры для сдерживания России. При этом наблюдается тенденция к развитию ими сотрудничества с неарктическими государствами Альянса, прежде всего такими как Великобритания и ФРГ и странами-партнерами, являющимися членами Арктического совета, но не входящими в НАТО (Финляндия, Швеция). Укрепление позиций Альянса в Арктике может в дальнейшем стать основой для наращивания давления на РФ при решении вопросов, связанных с закреплением ею особого статуса СМП и освоением арктических ресурсов.

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 01.11.2021).

<sup>2</sup> Журавель В. П., Назаров В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2020. № 2. С. 140-157.

<sup>3</sup> Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (утв. Указом Президента РФ 05.03.2020 № 164). Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019?index=0&rangeSize=1> (дата обращения: 01.11.2021).

<sup>4</sup> Gordon J. Is America losing out on the Northern Sea Route? Режим доступа: <https://www.raconteur.net/global-business/usa/northern-sea-route/> (дата обращения: 01.11.2021).

2) *Технологическое.* Начиная с 2014 г. страны Запада последовательно вводили санкции против российских нефтегазовых компаний, установив запрет на экспорт в Россию оборудования для глубоководного разведочного и промыслового бурения нефти, геологоразведки и добычи нефти на арктическом шельфе. Такие технологические ограничения замедлили реализацию ряда крупных проектов в энергетическом секторе, что негативно сказалось и на объеме грузоперевозок по СМП. Можно предполагать, что и дальше Запад будет предпринимать подобные меры для сдерживания России в Арктике.

3) *Экономическое.* На протяжении последних лет усиливается конкуренция на рынке мировых грузоперевозок. Традиционные игроки стараются не допустить появления нового полноценного транспортного коридора, способного существенно сократить время доставки товаров из Европы в Азию и обратно. На фоне мощного санкционного давления может снижаться рентабельность отдельных проектов и как следствие сокращаться объем перевозок. На данный момент даже несмотря на более длительный срок доставки товаров и высокую загруженность, Суэцкий канал выглядит для иностранных компаний в целом привлекательнее, чем СМП, потому что транспортировка грузов по последнему маршруту зачастую дороже, особенно при низких ценах на углеводороды. Такая неблагоприятная экономическая конъюнктура может стать сдерживающим фактором для развития амбициозных проектов РФ в Арктике. В перспективе возникает и угроза недофинансирования некоторых ключевых проектов, связанных с модернизацией инфраструктуры СМП.

4) *Экологическое.* Увеличение объемов добычи полезных ископаемых на арктическом шельфе и грузоперевозок по СМП негативно сказывается на состоянии окружающей среды, в первую очередь гидросферы. Кроме того, глобальное потепление создает угрозу исчезновения слоя вечной мерзлоты в ряде районов, а это может привести к повреждению отдельных объектов транспортно-логистической инфраструктуры Северного морского пути.

Стоит отметить, что решение большинства указанных проблем напрямую будет зависеть от действий самой России. Принципиально важным вопросом для РФ в среднесрочной перспективе станет поиск источников финансирования проектов в рамках развития СМП, а также разработка и реализация стратегии его использования. Большое влияние на российскую политику на данном направлении будет оказывать геополитическая конъюнктура, состояние мировой экономики, технологический прогресс и изменение климата. Исходя из выявленного спектра угроз безопасности

СМП, можно предложить рекомендации для минимизации существующих рисков:

1) Осуществлять постоянную модернизацию гражданского ледокольного флота, включая строительство новейших типов ледоколов и современных грузовых судов, способных работать в условиях Арктики (суда типа «река – море», сухогрузы и контейнеровозы, танкеры ледового класса), а также обновлять авиапарк населенных пунктов, находящихся в зоне СМП, для увеличения пассажиро- и грузопотока из ряда российских регионов.

2) Увеличить финансирование проектов, связанных с научными исследованиями в Арктике, включая изучение климата, океана, транспортно-логистической сферы и создать сетевые комплексные научно-образовательные кластеры, которые могли бы объединить специалистов различных направлений из разных регионов страны. В таких комплексах, создаваемых преимущественно на базе федеральных университетов, существующих в Арктическом регионе, можно было бы осуществлять обучение студентов по конкретным специальностям, предполагающим в том числе дальнейшую прикладную исследовательскую деятельность в интересах реализации проектов по развитию СМП. В подобных центрах можно было бы осуществлять непрерывные междисциплинарные исследования по заказу государства и ТНК, результаты которых сразу же применять на практике.

3) Интенсифицировать поиск инвесторов для реализации наиболее капиталоемких проектов, в первую очередь можно было бы наладить сотрудничество с партнерами из БРИКС и АСЕАН, а также с Японией и Республикой Корея, которые сильно заинтересованы в использовании такого уникального коридора. Это позволит увеличить поставки российского СПГ на азиатские рынки, которые будут в ближайшем будущем испытывать потребность в данном виде топлива. Кроме того, появятся дополнительные возможности для наращивания объемов транспортировки российских несырьевых товаров по этому маршруту. Что касается развития контактов с западными государствами, то они, безусловно, нужны, но должны осуществляться крайне осторожно, чтобы не создавать предпосылок для усиления их влияния в регионе, особенно тех стран, которые имеют собственные территории в Арктике. Особое внимание стоит уделить диалогу с Канадой, выступающей также, как и Россия за то, чтобы закрепить за транзитными морскими путями в Арктике статус внутренних вод, такой подход позволил бы создать дипломатическую страховку для обеспечения

российской юрисдикции над Северным морским путем и канадской над Северо-Западным проходом, что отвечало бы интересам каждой из сторон<sup>5</sup>.

4) Провести качественную модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры Северного морского пути за счет строительства и реконструкции портов, портовых сооружений и аэродромов, а также начать широкое применение искусственного интеллекта не только в рамках формируемого единого диспетчерского центра управления судоходством на СМП<sup>6</sup>, но и на кораблях, осуществляющих плавание по маршруту, а также на всех погрузочных терминалах, что существенным образом может повысить эффективность организации перевозок грузов по данной магистрали.

5) Усилить группировку войск (сил) общего назначения Вооруженных сил РФ в Арктической зоне, что подразумевает, в том числе создание линейки арктических беспилотников и боевых роботов, способных действовать в условиях крайне низких температур, а также постановку на боевое дежурство нескольких боевых ледоколов проекта 23550 (Первый патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин», обладающий возможностями ледокола был спущен на воду в 2019 г., он вооружен переносным ЗРК и артиллерийской установкой, РЛС освещения воздушной и надводной обстановки, гидрометеорологической станцией<sup>7</sup>).

Таким образом, можно сделать вывод о том, что СМП в настоящее время превращается в одну из важнейших транспортных магистралей в мире. Потенциал его использования по-настоящему огромен. Однако уже сегодня формируется комплекс угроз, связанный, прежде всего, с милитаризацией Арктики. Государства-члены НАТО наращивают свое военное присутствие в регионе, создавая плацдарм для долгосрочного сдерживания РФ. Военный конфликт между этими странами и Россией маловероятен, но такая ситуация может вызвать ограниченную гонку вооружений в региональном масштабе и дестабилизировать обстановку в Арктике. В этих условиях Россия должна последовательно укреплять национальную безопасность в Арктическом регионе на разных направлениях. В первую очередь стоит продолжать наращивание своего военного потенциала в Арктике. Именно арктическая группировка войск общего назначения ВС РФ может стать надежным

---

<sup>5</sup> *Коньшев В.* Стратегия Канады в освоении Арктики. Режим доступа: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/strategiya-kanady-v-osvoenii-arktiki/> (дата обращения: 01.11.2021).

<sup>6</sup> «Атомфлот» внедрил автоматизированную систему управления движением судов по Севморпути. Режим доступа: <https://sdelanounas.ru/blogs/137608/> (дата обращения: 01.11.2021).

<sup>7</sup> «Папанин» для Арктики: в России создан боевой ледокол. Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/army/2019/10/25/12777104.shtml?updated> (дата обращения: 01.11.2021).

механизмом защиты СМП на всем его протяжении. Вместе с тем России нужно предусмотреть увеличение финансирования проектов, направленных на непосредственное развитие самой транспортной магистрали. В первую очередь это касается модернизации транспортно-логистической и социальной инфраструктуры населенных пунктов, находящихся на побережье Северного Ледовитого океана, что может существенно повысить эффективность грузоперевозок по СМП и поднять уровень жизни населения, занимающегося их обслуживанием. Для того чтобы снизить политические и экономические риски осуществления различных проектов с использованием данной транспортной магистрали РФ стоит наращивать взаимодействие в разных форматах с партнерами из ЕАЭС, БРИКС, АСЕАН, а также Арктического совета. В случае если удастся реализовать предложенные рекомендации, это может позволить России усилить свои позиции в области международных грузоперевозок, интенсифицировать сотрудничество со странами Азии, в том числе за счет наращивания поставок СПГ с высокой рентабельностью, что отвечает смыслу положений концепции «поворота на Восток». Наконец, эти меры помогут окончательно закрепить за РФ статус великой арктической державы, который в перспективе никто не сможет реально оспорить.

#### **Список литературы:**

1) «Атомфлот» внедрил автоматизированную систему управления движением судов по Севморпути. Режим доступа: <https://sdelanounas.ru/blogs/137608/> (дата обращения: 01.11.2021).

2) *Журавель В. П., Назаров В. П.* Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2020. № 2. С. 140-157.

3) *Коньшев В.* Стратегия Канады в освоении Арктики. Режим доступа: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/strategiya-kanady-v-osvoenii-arktiki/> (дата обращения: 01.11.2021).

4) Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (утв. Указом Президента РФ 05.03.2020 № 164). Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019?index=0&rangeSize=1> (дата обращения: 01.11.2021).

5) «Папанин» для Арктики: в России создан боевой ледокол. Режим доступа: <https://www.gazeta.ru/army/2019/10/25/12777104.shtml?updated> (дата обращения: 01.11.2021).

6) Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Режим доступа: [http:// www.kremlin.ru/events/president/news/57425](http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425) (дата обращения: 01.11.2021).

7) *Gordon J.* Is America losing out on the Northern Sea Route? Режим доступа: <https://www.raconteur.net/global-business/usa/northern-sea-route/> (дата обращения: 01.11.2021).