

Угрозы безопасности Северного морского пути: сегодня и завтра

Северный морской путь или Северный морской коридор выступает уникальной транспортно-логистической артерией - кратчайшим морским путем между Европой и Тихоокеанским регионом. Уникальность коридора заключается в том, что согласно законодательству России он определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике»¹.

Обратим внимание на параметры Северного морского пути. Так, альтернативой этому транспортно-логистическому коридору выступают морские пути, проходящие через Суэцкий или Панамский каналы. При этом, если расстояние, проходимое судами из порта Мурманска в порт Йокогамы (Япония) через Суэцкий канал составляет 12 840 морских миль или около 24 000 км, то при преодолении маршрута через Северный морской путь его протяженность составит всего 5 770 морских миль или около 11 000 км.

Вместе с этим, Северный морской путь потенциально может обслуживать порты Арктики, относящиеся к крупным рекам Сибири, таким как Северная Двина, Печора, Обь, Енисей, Лена, Яна, Индигирка, Колыма. В частности, может быть налажен ввоз и вывоз топлива, оборудования, продовольствия, леса, природных ископаемых и так далее. В условиях активизации политики по развитию Сибири и Дальнего Востока развитие Северного морского пути может стать фактором, объединяющим исторический регион Сибири от Урала до Тихого океана через морские и речные транспортные артерии.

Наблюдается процесс по увеличению времени навигации по Северному морскому пути, что открывает новые перспективы по его использованию. Так, до 2019 года навигация начиналась в июле; в 2020 году навигация началась в конце мая. До недавнего времени сезон навигации заканчивался в ноябре, тогда как в 2021 продлился до конца января².

Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации Федерального Собрания России отмечает, что одним из основных факторов решения стратегических задач государства в Арктике и комплексного социально-экономического развития региона выступает формирование единой Арктической транспортной системы, которая включила бы в себя как Северный морской путь, так и комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а

¹ Закон о Северном морском пути. 28 июля 2012 года N 132-ФЗ // Администрация СМП. URL: http://www.nusra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/zakon_o_smp.html (дата обращения: 27.10.2021)

² La Vanguardia (Испания): российский газ делает шаги сквозь лед // ИноСМИ, 28.01.2021. URL: <https://inosmi.ru/economic/20210128/249015259.html> (дата обращения: 27.10.2021)

также береговой инфраструктуры, в том числе порты, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, связи³.

Сегодня четко проявляется тенденция к увеличению перевозок грузов по Северному морскому пути (см. таблицу). Так, можно говорить о позитивной тенденции, демонстрирующей серьезное наращивание объемов перевозки по Северному морскому пути, не сравнимое даже с наиболее высокими показателями советского периода истории этого морского коридора.

Таблица 1. Объемы перевозок по Северному морскому пути с учетом транзитных грузов (тыс. тонн)^{4 5}

Год	Объем
1933	130
1943	289
1953	506
1963	1 264
1971	3 032
1981	5 005
1986	6 455
1991	4 804
1996	1 800
2006	1 956
2011	3 111
2013	3 930
2014	3 982
2015	5 392
2016	7 265
2020	32 970

Однако вызовом здесь выступает то, что Россия находится в процессе модернизации своего ледокольного флота. Так, по состоянию на 2018 год в России действовало четыре атомных ледокола: «Ямал», «50 лет Победы»,

³ Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы // Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации. URL: <http://council.gov.ru/media/files/18PmiCzTPmAb9gyKK892HCME8nuZ2Aqz.pdf> (дата обращения: 27.10.2021)

⁴ Широты высокой важности // Коммерсантъ, 29.03.2017. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3254502> (дата обращения: 27.10.2021)

⁵ Объем грузоперевозок по Севморпути в 2020 году составил около 33 млн тонн // Росатом, 11.01.2021. URL: <https://rosatom.ru/journalist/news/obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2020-godu-sostavil-okolo-33-mln-tonn/> (дата обращения: 27.10.2021)

«Таймыр» и «Вайгач». При этом ожидали утилизации ровно столько же - четыре атомных ледокола «Арктика», «Сибирь», «Россия» и «Советский Союз»⁶. Следует отметить, что параллельно в России ведется строительство новых ледоколов, ввод в эксплуатацию которых ожидается в 2022 - 2023 гг., однако пока их строительство не окончено нельзя не учитывать существующие риски, связанные с периодическим введением локдаунов из-за ситуации с пандемией коронавируса и кризисных явлений в экономике, что сдвигает сроки ввода новых ледоколов.

Вместе с этим, в декабре 2018 года президент России В. Путин подписал закон, наделяющий госкорпорацию «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора Северного морского пути⁷.

Вероятнее всего данное решение стало результатом лоббирования со стороны госкорпорации, поскольку, учитывая возможности, предоставляемые рыночной экономикой, свободная конкуренция подрядчиков на Северном морском пути позволила бы в кратчайшие сроки сделать из него конкурентоспособную международную логистическую артерию, отвечающую в том числе интересам развития регионов Сибири.

Другим аспектом развития Северного морского пути выступает противоречие относительно того, выступает ли он национальной или международной транспортной артерией.

Так, П. Гудев, ведущий научный сотрудник ИМЭМО им. Е. Примакова РАН, отмечает, что статус Северного морского пути как национального транспортно-логистического коридора России напрямую оспаривается со стороны США⁸. При этом арктические амбиции также существуют у КНР, называющей себя «околорктической страной», Индии, Южной Кореи, Японии, стран АСЕАН⁹.

В условиях роста количества заявлений (как прямых, так и косвенных) относительно принадлежности Северного морского пути со стороны международного сообщества, следует учитывать рост военных угроз в арктическом регионе. В частности, издание «Международное обозрение» обращало внимание на рост активности стран НАТО в Арктике в последние годы¹⁰.

Исследователь Ю.Ф. Лукин, проводя SWOT-анализ деятельности Северного морского пути, отмечает, что среди сильных сторон российского

⁶ Судьбу «России» решат этим летом // Комсомольская правда, 17.06.2013. URL: <https://www.murmansk.kp.ru/daily/26092.5/2992850/> (дата обращения: 27.10.2021)

⁷ Путин назначил «Росатом» инфраструктурным оператором Северного морского пути // Коммерсантъ, 28.12.2018. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3844260> (дата обращения: 27.10.2021)

⁸ Гудев П. Северный морской путь: национальная или международная транспортная артерия? // Российский совет по международным делам, 13.09.2018. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/severnyy-morskoy-put-natsionalnaya-ili-mezhdunarodnaya-transportnaya-arteriya/> (дата обращения: 27.10.2021)

⁹ Макаров И.А. Поворот на Восток: развитие Сибири и Дальнего Востока в условиях усиления азиатского вектора внешней политики России / М., Международные отношения, 2016. С. 448

¹⁰ Северный морской путь: военные угрозы и уязвимые участки // Военное обозрение, 29.01.2021. URL: <https://topwar.ru/179500-severnyj-morskoy-put-voennye-ugrozy-i-ujazvimye-uchastki.html> (дата обращения: 27.10.2021)

транспортно-логистического коридора - соблюдение требований Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и существование Федерального закона, определяющего коридор как национальную транспортную коммуникацию. При этом слабыми сторонами выступают: отсутствие единого правового режима, признанного международным сообществом и геополитическая турбулентность¹¹.

В этой связи Ю.Ф. Лукин видит лишь одну возможность - легитимное использование Россией Северного морского пути, тогда как угрозами выступают: проблемы состыкован правовых режимов арктических коммуникаций России и Канады, милитаризация Арктики, неконтролируемая интернационализация Северного морского пути¹².

Таким образом можно говорить, что основные угрозы безопасности Северного морского пути находятся в сопряжении с проблематикой развития данного транспортного коридора. В этой связи сделаем ряд выводов:

(1) На сегодняшний день модернизация и развитие инфраструктуры Арктической транспортной системы определены как стратегические приоритеты государственной политики Российской Федерации в Арктике. Как следствие, необходимо добиться названной в Совете Федерации цели - формирования единой Арктической транспортной системы. Ключевыми угрозами здесь выступают: необходимость значительных вливаний средств для построения системы, отсутствие единого планирования как между регионами Российской Федерации (по сути координация нескольких регионов в Уральском, Сибирском и Дальневосточном ФО), а также отсутствие понимания как у Москвы, так и у Сибири для чего нам нужно это развитие, что выступает его конечной целью.

(2) Отсутствие международного переговорного процесса по использованию Северного морского пути может привести к росту критики России со стороны мирового сообщества и выдвижение требований по его интернационализации. Неприятным сюрпризом может стать в том числе появление заявлений Китая в отношении необходимости либерализации режима транспортного коридора. Важно заметить, что концептуализация китайского взгляда в отношении Арктики произошла 26 января 2018 года, когда на официальном портале инициативы «Пояса и Пути» был опубликован документ под названием «Политический курс Китая в Арктике» (《中国的北极政策》)¹³.

(3) Геополитическая турбулентность, связанная с милитаризацией Арктики тоже может стать причиной угроз развития Северного морского пути. В частности, увеличение рисков начала военного конфликта в регионе

¹¹ Лукин Ю.Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы // URL: <https://narfu.ru/university/library/books/2866.pdf> (дата обращения: 27.10.2021)

¹² Там же.

¹³ 《中国的北极政策》 // Belt and Road Portal, 26.01.2018. URL: <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/zcfg/45994.htm> (дата обращения: 27.10.2021)

отпугнет потенциальных грузоперевозчиков, что приведет к стагнации развития логической сети.

(4) Наконец, риском выступает отсутствие проработки возможностей «состыковки» российских проектов развития транспортной инфраструктуры Арктики, включая Северный морской путь, с проектами Канады. Так, подобные переговоры позволили бы не только ослабить напряженность в регионе, но и открыли бы новые возможности для развития, создали бы позитивную повестку дня для сотрудничества России и стран Запада.