

Угрозы безопасности Северного морского пути: сегодня и завтра

эссе

Уникальное географическое расположение России не только обеспечивает стратегические и экономические преимущества, но и представляет собой вызовы безопасности в расширенном её понимании. Значительная протяжённость страны с Запада на Восток (или с Востока на Запад, как принято считать на Востоке) поднимает вопрос об обеспечении территориальной связности, «бесшовности», непрерывности логистических цепочек, инфраструктуры и коммуникаций. Кроме того, роль Севморпути, или СМП, как транспортного коридора позволяет сократить траекторию движения товаров, к примеру, из бурно развивающегося Азиатско-Тихоокеанского региона (в особенности Японии, КНР, обеих Корей) в Европу заметно уменьшая расходы на топливо и снижая сопряжённые риски.

С юридической точки зрения Северный морской путь подпадает под возможность установления специального недискриминационного законодательства в соответствии со ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.¹, которую Россия, в отличие от США, подписала и ратифицировала. Согласно этому документу, РФ имеет неотъемлемое право на учреждение особого режима в отношении своих северных акваторий.

Значимость и актуальность рассматриваемой проблемы состоит в том, что в условиях широко обсуждаемого энергетического кризиса Севморпуть открывает возможности для поставок сибирского СПГ в Европу. То же справедливо в отношении иных типов сырья и природных ресурсов, от других видов ископаемого топлива до металлов.

В современных условиях насыпные грузы всё чаще транспортируются по морю при помощи контейнеровозов. Резкий рост цен на контейнеры для морских перевозок после начала коронавирусной пандемии², безусловно, стал ударом для международной торговли в целом. Более того, в западном экспертном сообществе муссируется идея об экономической нецелесообразности использования СМП из-за природных условий (необходимость ледокольного сопровождения) и слаборазвитости

1 United Nations Convention on the Law of the Sea // United Nations. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 02.11.2021)

2 Page P. Container Shipping Prices Skyrocket as Rush to Move Goods Picks Up [Электронный ресурс] // The Wall Street Journal. – 5 июля 2021 г. URL: <https://www.wsj.com/articles/container-ship-prices-skyrocket-as-rush-to-move-goods-picks-up-11625482800> (дата обращения: 02.11.2021)

инфраструктуры³. Сложностей добавляет тот факт, что масштабные вложения в материальное обеспечение Севморпути могут не окупиться сразу же⁴. Впрочем, на деле СМП планируется загружать в том числе крупнотоннажными судами уже фактически круглый год⁵. Ситуации с блокировкой Суэцкого канала, возникавшие неоднократно в текущем году, заставляют и европейских специалистов и официальных лиц признать необходимость определённой диверсификации альтернативных маршрутов поставок⁶.

Приходится признать, что подобные вопросы не ограничиваются экономической составляющей, переходя в иные измерения. Не зря подписанная около года назад Стратегия развития Арктической зоны России и обеспечения национальной безопасности до 2035 г. имеет даже в самом своём названии компонент, связанный с обеспечением безопасности⁷. Многомерность понятия «безопасность» обуславливает и объёмность требуемых подходов к её обеспечению: безопасность — это не только и не столько расстановка служащих пограничных войск по периметру российских границ, но и множество других аспектов, на которых есть смысл остановиться подробнее.

Жизненно важным представляется тот факт, что РФ не отказывается от международного сотрудничества по проблематике изучаемого региона, деятельно участвуя в работе Арктического совета (пусть и не без учёта рекомендательного характера решений этого формата). Однако в случае с Северным морским путём для поиска ответов на злободневные вызовы первоочередное значение имеет внутрirosсийская направленность. Уже принимаются законодательные инициативы касательно режима мореплавания⁸. Тем не менее сразу стоит оговориться, что создание

3 Немецкий эксперт: Северный морской путь для контейнеровозов невыгоден [Электронный ресурс] // Deutsche Welle. – 23 октября 2020 г. URL: <https://www.dw.com/ru/jekspert-severnyj-morskoj-put-dlja-kontejnerovozov-nevygoden/a-55360337> (дата обращения: 02.11.2021)

4 Гайва Е. Зачем России нужен Северный морской путь [Электронный ресурс] // Российская газета. – 25 апреля 2021 г. URL: <https://rg.ru/2021/04/25/reg-szfo/zachem-rossii-nuzhen-severnyj-morskoj-put.html> (дата обращения: 02.11.2021)

5 Дан приказ – контейнеры на Северный морской путь. Мы его выполним [Электронный ресурс] // РЖД-Партнер. – 29 октября 2021 г. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/interview/dan-prikaz-konteynery-na-severnyu-morskoy-put-my-ego-vypolnim/> (дата обращения: 02.11.2021)

6 Nördlicher Seeweg eröffnet neue Optionen [Электронный ресурс] // Ost-Ausschuss der Deutschen Wirtschaft. – 30 марта 2021 г. URL: <https://www.ost-ausschuss.de/de/noerdlicher-seeweg-eroeffnet-neue-optionen> (дата обращения: 02.11.2021)

7 Указ Президента Российской Федерации «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [Электронный ресурс] // Президент России. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/J8FhckYOPAQQfxN6Xlt6ti6XzpTVAvQy.pdf> (дата обращения: 02.11.2021)

8 В целях обеспечения безопасности мореплавания, а также в целях предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды установлен порядок организации плавания

административной базы не должно приводить к излишней бюрократизации.

Указанные в стратегических документах особенности Арктики в целом (крайне невысокая плотность населения, разреженность инфраструктуры) требуют нацеленности на равномерное региональное развитие прибрежных территорий в широком понимании. Представляется нужным проанализировать опыт Дальнего Востока и иных частей страны с созданием ТОСЭР и рассмотреть возможность инкорпорирования отдельных удачных элементов в арктические программы. Бесценным видится сочетание опыта государственно-частных партнёрств, отдельных инициатив гражданского общества «снизу». Для успеха общего предприятия неотъемлемой составляющей региональной стратегии выглядит сотрудничество корпораций (РЖД с инициативами в сфере логистики, ГК «Росатом» с передовыми технологиями сооружения атомных ледоколов), финансирующих масштабные проекты; научно-исследовательских институтов, предоставляющих детальные планы улучшения социально-экономической и биогеографической ситуации в Арктической зоне; вузов, прицельно готовящих кадры для работы в регионе; отдельных полярных исследователей-энтузиастов.

Кроме того, важно обратить внимание на потребности малочисленных народов Севера, обеспечив условия для сохранения среды проживания, традиционных промыслов, культуры и языка. Планомерная поддержка рассматриваемой части России предполагает создание рабочих мест в северных субъектах Российской Федерации в самых разных отраслях. Грамотное брендингирование российской Арктики сопряжено с популяризацией полярной романтики с использованием СМИ и произведений искусства (принимая во внимание, к примеру, тенденцию последних лет полагаться на госзаказ в отечественном кинематографе). Субсидирование авиа- и ж/д билетов, разработка относительно доступных туристических маршрутов способствовали бы раскрытию пока откровенно недостаточно реализованного туристического потенциала территории для российских и зарубежных путешественников. Все эти мероприятия позволили бы Арктике стать территорией роста за счёт эффекта мультипликатора.

Соображения безопасности требуют также повышенного внимания к экологическим проблемам Арктики (таяние и дрейфование ледников, повышение уровня Северного Ледовитого океана, загрязнение вод

промышленными отходами, снижение биоразнообразия арктической флоры и фауны), ибо разрушение неповторимой природной зоны негативно скажется на будущем всей планеты, ухудшив условия для человеческой жизнедеятельности.

Для обеспечения «жёсткой» безопасности необходимо последовательно, в рамках правовых норм, реагировать на нарушения установленных режимов как российскими, так и иностранными судами. В этой связи приходит на ум пример КНР, изменившей своё законодательство с принятием нового закона о береговой охране, которая получила право открывать огонь на поражение в случае посягательства на суверенитет или незаконного занятия хозяйственной деятельностью экипажа судов под чужим флагом⁹. Более того, Россия вправе при необходимости создавать военные базы на севере страны. Несмотря на фактическое отсутствие в Северном Ледовитом океане пиратов (в отличие от Малаккского пролива или акваторий вблизи Африканского Рога), разумными выглядели бы превентивные меры, и уже появляется информация о привлечении сил Северного флота ВМФ РФ для патрулирования соответствующих вод¹⁰.

Суммируя всё написанное, следует подчеркнуть, что в то же время, задачами развития СМП, помимо извлечения непосредственно прибыли, являются обеспечение международной репутации страны, превращение российского Севера в притягательный объект для прямых иностранных инвестиций за счёт создания привлекательного микроклимата.

9 Береговая охрана Китая получит полномочия открывать огонь по иностранным кораблям [Электронный ресурс] // ТАСС. – 25 января 2021 г. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10537853> (дата обращения: 02.11.2021)

10 Цыганкова С. Моряки СФ обеспечат безопасность Северного морского пути [Электронный ресурс] // Российская газета. – 6 января 2021 г. URL: <https://rg.ru/2021/01/06/reg-szfo/moriaki-sf-obespechat-bezopasnost-severnogo-morskogo-puti.html> (дата обращения: 02.11.2021)