



ИНСТИТУТ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ  
СТРАТЕГИИ

# РОССИЯ В АРКТИКЕ

## Вызовы и перспективы освоения

*Доклад подготовлен рабочей группой  
Института национальной стратегии  
под редакцией М.В. Ремизова*

*При реализации проекта используются средства государственной поддержки,  
выделенные в качестве гранта в соответствии с распоряжением Президента  
Российской Федерации от 17.01.2014 № 11-рп и на основании конкурса,  
проведенного Фондом ИСЭПИ*

**Россия в Арктике. Вызовы и перспективы освоения.** Под редакцией М.В. Ремизова. – М.: Институт национальной стратегии, Книжный мир, 2015. – 384 с.

**ISBN 978-5-8041-0829-9**

Регион, который мы привыкли считать своим геополитическим тылом, сегодня стал ареной для целого ряда внешних и внутренних вызовов. Рост военной активности государств НАТО в Арктике и восстановление российского военного присутствия, споры о разграничении пространства в Северном ледовитом океане, статус и перспективы Северного морского пути, экологические риски и влияние климатических изменений, развитие технологической базы в условиях санкций, перспективы новых нефтегазовых проектов на фоне неблагоприятной ценовой конъюнктуры – эти и другие вопросы арктической повестки дня России обсуждаются в исследовании Института национальной стратегии. Доклад составлен на основе оценок и рекомендаций ведущих экспертов по освоению Арктики.

ЗАО «Книжный мир»  
Тел.: (495) 720-62-02  
[www.kmbook.ru](http://www.kmbook.ru)

© Институт национальной стратегии 2015  
© «Книжный мир» 2015  
© ИП Лобанов В.И. 2015

# ВВЕДЕНИЕ

## Арктический вектор России

*«Россия есть здание, фасад которого  
обращен к Ледовитому океану»*

Степан Осипович Макаров,  
вице-адмирал  
Российского императорского флота

Известное всем со школьных лет утверждение о том, что Россия является самой большой страной в мире, справедливо лишь отчасти.

Каждый, кто летал из Москвы на Дальний Восток, знает: на протяжении 8 из 9 часов полета картина, которую можно наблюдать из иллюминатора, почти не меняется. Под крылом самолета тянется бесконечное «зеленое море» тайги, прорезанное ниточками рек и испещренное голубыми пятнышками озер. Ни городов, ни поселков, ни дорог. Таков истинный облик России – почти необитаемой, суровой, богатейшей ресурсной кладовой, сокровища которой скрыты в толще вечной мерзлоты, укрыты густой шубой лесов или покоятся на дне непроходимых болот. Россия городов, заводов, развитой инфраструктуры – эта Россия занимает лишь небольшую часть пространства, очерченного на географических картах пунктиром государственной границы. Если сравнивать Россию с Соединенными Штатами Америки, то наша страна, будучи больше по формальным критериям, на деле оказывается гораздо меньше «вероятного противника номер один» – и по доле освоенных земель, и по количеству и плотности населения, и по числу городов. В этом отношении Россия напоминает такие европейские страны, как Испания, Голландия и Португалия, чьи заморские владения во много раз превышали их собственную территорию. Вот только «заморские владения» России располагались (за редчайшим исключением) не за морями, а на том же евразийском континен-

те, что и ее «сердце-земля» — за гранитной стеной Урала и на Севере, в бескрайних просторах Арктики.

*«Русское движение в Сибирь было движением не в Азию, но в Арктику, — справедливо отмечает публицист Егор Холмогоров. — Оно продолжало тот ход «на Север», где тесно переплелись монастырская, крестьянская и новгородская пушноторговая колонизация, который и создал для тесных княжеств Северо-Восточной Руси предпосылки собирания в Россию. Но по настоящему оформление России произошло лишь с выходом в Сибирь. Как отмечал Цымбурский: «Россия не присоединяла Сибири — она создавалась Сибирью»<sup>1</sup>.*

Испанцы покоряли Центральную и Южную Америку и Филиппины, англичане — жаркую Индию и Южную Африку, французы завоевывали Алжир и Индокитай. Русские расширяли границы своего государства на север и северо-восток, осваивая, в том числе, и те циркулярные области континента, что казались почти непригодными для жизнедеятельности человека. Русские охотники, купцы, авантюристы-ушкуйники, двигаясь по рекам, вышли на берега Студеного моря (как на Руси называли Северный Ледовитый океан) еще до татаро-монгольского нашествия. Они быстро овладели морским делом, и уже в XI в. стали совершать далекие путешествия за Полярный круг. В летописях упоминаются плавания мимо архипелага Новая Земля через пролив Карские ворота и дальние походы к горлу Белого моря, относящиеся к временам Ярослава Мудрого.

Северный Ледовитый океан, холодный и негостеприимный, в отличие от теплых морей, за которые соперничали друг с другом европейские державы, на много веков стал почти исключительно зоной влияния России. Освоение его берегов шло изнутри континента, поскольку русские землепроходцы двигались в основном по руслу рек северного стока. Эта континентальная экспансия позволила русским надежно закрепиться на рубежах Арктики и утвердить монополию на морские пути вдоль северного побережья Евразии.

Арктика, в силу своей малой населенности, была удобным коридором, по которому осуществлялась русская экспансия на Восток, закончившаяся в итоге освоением Аляски и части северного побережья Калифорнии<sup>2</sup>. Это был первый из двух путей освоения Евразии, *«следовавший в основном вдоль таежной и приморской тундровой широтной*

---

1. Егор Холмогоров. «Почему Россия не Азия?» // Самопознание, №5 (2015).

2. Интересно, что среди забытых сейчас первопроходцев Русской Америки было много выходцев с Русского Севера: Форт-Росс в Калифорнии был основан в 1811 г. уроженцем Тотьмы И. Кусковым, а первым правителем Русской Америки (1790-1818) стал родившийся в Каргополе А. Баранов.

зоны Сибири, по общему правилу, на 20-30 лет опережал второй, который тормозился на границе Леса и Степи частыми военными столкновениями с воинственными кочевыми народами Азии и необходимостью осуществления специальных оборонительных и военно-экспедиционных мероприятий»<sup>3</sup>.

Эта деятельность, продолжавшаяся почти тысячу лет (по крайней мере, с XI в., когда новгородцы стали осваивать Югру), не только открыла для русской цивилизации Дальний Восток и Америку, но и превратила Россию в крупнейшую арктическую державу мира, со всеми вытекающими отсюда следствиями.

Понимание геоэкономической и геокультурной уникальности Арктики появляется в российской политической мысли довольно рано. Известный русский дипломат и переводчик Дмитрий Герасимов (1465-1536) разрабатывал первый известный проект Северного морского пути (справедливо полагая, что если плыть от Северной Двины на восток вдоль берегов Сибири и вокруг нее, то можно достигнуть Китая). С этой целью Герасимов много лет составлял карту России, которая дошла до наших дней в издании венецианца Баттиста Аньезе («*Moscoviae tabula relatione Dimetrij legati descripta*»)<sup>4</sup>. Предпринимались отдельные попытки освоить на Севере не только добычу пушнины и леса, но и полезных ископаемых, в том числе, нефти. По-видимому, впервые северную нефть — еще в качестве курьеза, «горючей воды» — доставили ко двору русских царей при Борисе Годунове. Но уже в царствование Петра Первого в районе Ухты проводились геологоразведочные работы, направленные на поиск нефтяных месторождений. В 1748 г. ученые Санкт-Петербургской Берг-коллегии успешно осуществили перегонку нефти, и в Ухте был построен первый в мире нефтеперерабатывающий завод<sup>5</sup>.

Однако реальное хозяйственное освоение Арктики началось лишь в конце XIX в. В значительной степени способствовало этому бурное развитие железнодорожного транспорта в правление Николая II.

В 1898 г. была построена железная дорога Вологда-Архангельск. В январе 1899 г. была завершена постройка железной дороги Пермь —

---

3. Азиатская Россия в геополитической и цивилизационной динамике XVI-XX века. М. Наука, 2004, с. 27.

4. Вероятно, мысль о необходимости освоения Северного морского пути возникла у Герасимова под влиянием известий о кругосветном путешествии Фернана Магеллана (он перевел на русский язык письмо секретаря Карла V, Максимилиана Трансильвана, содержащее описание кругосветного плавания со слов капитана Элькано, завершившего экспедицию великого португальца — «Сказание о Молукитцких островах»).

5. Технология была простой, но эффективной — в печь ставили котел со стальной трубкой, которая проходила через бочку с холодной водой. Так, с помощью охлаждения горячей нефти, из нее удаляли примеси, получая очищенный продукт.

Вятка – Котлас. По этой железной дороге доставлялся из Сибири хлеб – в Котласе его перегружали на пароходы и по Северной Двине переправляли в Архангельск. В 1906 г. заработала железная дорога Санкт-Петербург-Вологда-Пермь. Развитие инфраструктуры оживило хозяйственную жизнь Русского Севера, хотя его доля в общем объеме российской промышленности оставалась невелика (в 1912 г. на весь Русский Север приходилось не более 1% индустриальных мощностей России, в основном, лесная и деревообрабатывающая промышленность).

Первая Мировая война вернула в актуальный оборот концепцию стратегической значимости полярных морей, которая долгое время обсуждалась в российском военном и академическом сообществах лишь с сугубо теоретической точки зрения. Блокированная в Черном и Балтийском морях странами Оси, Россия оказалась в ситуации, когда единственным путем, связывающим ее с союзниками по Антанте, остался Северный Ледовитый океан. В 1915-1916 гг. в рекордно короткие сроки была проложена самая северная в мире Мурманская железная дорога, соединившая Петроград с незамерзающей частью Баренцева моря. Осенью 1916 г. был основан (последний в Российской империи) город Романов-на-Мурмане – нынешний Мурманск. Этот этап освоения Арктики был прерван революцией 1917 г. и последовавшей интервенцией союзников (англичан, американцев и французов).

Если в дореволюционной России о стратегическом значении Арктики рассуждали, в основном, как об отвлеченном предмете, то в советский период истории нашей страны Север стал одной из основных областей приложения сил бурно развивавшейся науки и техники.

1930-е годы стали временем небывалого по масштабам и интенсивности освоения Арктики. Особое внимание уделялось Северному морскому пути, который рассматривался как важнейшая транспортная артерия, соединяющая европейскую часть СССР с самыми удаленными северо-восточными рубежами страны. В 1932 г. было организовано Главное управление Северного морского пути во главе с Отто Юльевичем Шмидтом. Для обеспечения регулярного судоходства по СМП были созданы пароходство, полярная авиация, сеть гидрометеостанций. Вдоль СМП были построены города-порты Игарка, Диксон, Певек и другие. Организовывались регулярные экспедиции для составления навигационных карт и изучения гидрографической обстановки в Северном Ледовитом океане.

Фактически до начала космической эры (1957 г.) Арктика играла роль «новых горизонтов» для советского народа – в ее освоение вкладывались значительные средства, перелеты через Северный Ледови-

тый океан были «визитной карточкой» советской авиации, доказательством ее превосходства над другими ВВС мира, а полярных исследователей чествовали как национальных героев.

Этот мощный технологический рывок, не имеющий аналогов в практике других государств, обеспечил следующий этап освоения советской Арктики, когда здесь были открыты и начали эксплуатироваться богатейшие месторождения нефти и природного газа: Лено-Виллюйская газонефтеносная провинция, северная часть Лено-Тунгусской, Западно-Сибирской и Тимано-Печорской нефтегазоносных провинций. Один за другим создавались районы нового промышленного освоения – Западно-Сибирский территориально-производственный комплекс, Ямало-Ненецкий промышленный комплекс и другие. Были построены газопроводы, соединявшие месторождения Западной Сибири с центральными районами европейской части СССР и далее – со странами социалистического лагеря (Уренгой-Помары-Ужгород). Возникло ощущение, что запасы углеводородов на Севере если не бесконечны, то определенно не будут исчерпаны при жизни нескольких поколений. Открытие новых месторождений Западной Сибири – в частности, знаменитого Самотлора – с одной стороны, позволило советским руководителям избежать серьезного экономического кризиса, который мог разразиться уже в конце 60-х – начале 70-х годов прошлого века, с другой – помешал реализации экономических реформ, предложенных Косыгиным. СССР стал наращивать объем экспорта углеводородов в страны Восточной и Западной Европы, в страну хлынул поток «нефтедолларов».

В конечном итоге, зависимость советской экономики от цен на углеводороды была использована геополитическими противниками СССР в качестве рычага, который сыграл свою роль в обрушении казавшегося незыблемым бастиона «красной империи»<sup>6</sup>. Распалось и прекратило свое существование не только государство СССР – было прервано развитие передовой технологической цивилизации, экспансия которой осуществлялась по двум векторам – арктическому и космическому.

Одним из высших достижений этой технологической цивилизации стало создание эффективного нефтегазодобывающего комплекса в Арктике. Это уникальный пример широкомасштабного индустриального освоения огромных северных территорий с экстремальными природно-климатическими условиями. В этих условия создавалась искусственная среда, пригодная для жизнедеятельности человека,

---

6. Кирилл Бенедиктов. Кто управляет Большой Нефтью?  
<http://newsland.com/news/detail/id/886464/>

обеспечивавшая стремительный рост населения Арктической зоны. За 65 лет – с 1925 по 1990 г. – население Севера и Дальнего Востока выросло с 4,7 миллиона до 27,9 миллиона человек, причем темпы роста населения здесь были гораздо выше, чем в среднем по стране. За Полярным кругом возникали новые города, строились заводы, прокладывались дороги. В стране существовала система академического и научно-прикладного сопровождения процесса освоения Крайнего Севера, а также сеть специализированных учебных заведений по подготовке кадров для работы в условиях Севера, включая квалифицированных рабочих.

Специально для Арктики разрабатывались новые перспективные виды транспорта, культивировались новые виды растений, приспособленных к суровым условиям Севера. Специализированные НИИ медико-биологического профиля занимались проблемами адаптации человеческого организма к постоянным низким температурам и длительному отсутствию солнечного света. Фактически речь шла о создании технологий (в широком смысле этого слова), применимых не только в Арктике или Антарктике, но и за пределами Земли, на гипотетических лунных и марсианских базах.

Стратегия освоения районов Крайнего Севера и их развития, сложившаяся в СССР, доказала свою эффективность, позволяя добывать морепродукты и дефицитные цветные металлы, исследовать ресурсы земных недр, обеспечивать прогноз погоды необходимыми массивами данных метеонаблюдений. Шла последовательная и систематическая работа по исследованию районов Арктики.

В СССР не только действовал атомный ледокольный флот, но и серийно строились морские суда ледокольного класса, способные ходить в высоких широтах и производить, при необходимости, грузовые работы на мало оборудованном побережье. Вдоль побережья и на некоторых островах существовала система аэродромов постоянного и временного базирования гражданской и военной авиации, рос объем перевозок по Северному морскому пути, особенно на участке от Мурманска и Архангельска до Дудинки. В устьях основных рек, впадающих в Северный Ледовитый океан, существовали порты смешанного типа «река-море». Это позволяло обеспечивать поставки необходимых грузов в транспортно недоступные районы Крайнего Севера и вывоз оттуда добываемых руд и концентратов цветных металлов.

Страна уверенно держала в своих руках часть территории Северного Ледовитого океана и обеспечивала над ним свой суверенитет. Немалые издержки, связанные с этими процессами, покрывались из



общесоюзного бюджета, туда же уходила формирующаяся от использования ресурсов Крайнего Севера прибыль.

С распадом СССР значительная часть советских достижений и прорывов в освоении Арктики была утеряна и забыта. Либеральные экономические реформы, проведенная приватизация госсобственности, ликвидация коллективных хозяйств в корне изменили условия жизни населения Крайнего Севера. Оно отреагировало массовым выездом «на материк». Регионы Крайнего Севера *потеряли от 25 до 50% трудоспособного населения*, причем его самой деятельной и высококвалифицированной части. Страна за считанные годы потеряла десятилетиями формировавшийся отряд уникальных специалистов, умевших работать на Крайнем Севере. Особенно чувствительные потери понесла сфера профессионального строительства. Были ликвидированы многие рабочие поселки и малые города и часть инфраструктуры (аэропорты, автодороги, морские порты, метеостанции и т.п.) и тем самым потеряна часть опорной базы освоения территории, которая формировалась с дореволюционных времен за исторически достаточно длительный период.

В ходе реформирования вооруженных сил страны из Арктики были выведены воинские гарнизоны, сократился численно Северный военный флот и арктическая авиация. Критически сократилась необходимая для успешного выполнения задач по обороне района обслуживающая инфраструктура. Были уволены высококлассные специалисты, специально подготовленные для несения воинской службы в районах Крайнего Севера.

Попытки купить расположение западных партнеров ценой уступок нанесли существенный урон национальным интересам России в Арктике. В частности, Россия отказалась от претензий на участок морского дна площадью почти 330 тысяч квадратных километров, признав его не относящимся к российскому континентальному шельфу<sup>7</sup>. Фактически речь шла о потере части суверенитета России над территориями, в течение веков относившимися к ее зоне влияния. Неудивительно, что в такой ситуации на существенную часть так называемого «полярного сектора» России стали претендовать другие арктические государства — такие, как Дания и Норвегия.

При этом в правительстве России с 1992 г. принимались многочисленные документы и постановления по развитию Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Однако ни одно из принятых в 1990-х годах решений не было профинансировано в намеченных объ-

---

7. Подробнее см. Главу 1 настоящего доклада.

емах и в обозначенные сроки, и ни по одному из них не был проведен контроль исполнения принятых решений. Рекомендательный, безадресный характер документов делал их исполнение не обязательным.

В последние годы борьба держав за доминирование в акватории Северного Ледовитого океана и особенно на его шельфе приобрела более острые формы. Арктические державы одна за другой заявляли свои претензии на участки арктического шельфа, примеривались к Северному морскому пути, разрабатывали концепции военного присутствия в регионе. В этой связи арктическую политику России пришлось пересматривать буквально «на ходу», в условиях возросшей международной конкуренции, падения мировых цен на энергоносители, а в последние годы еще и действующих антироссийских санкций. Тем не менее, в полном соответствии со старой мудростью «лучше поздно, чем никогда», Россия, наконец, начала свое возвращение в Арктику.

Летом 2007 года российские глубоководные аппараты «Мир-1» и «Мир-2» впервые достигли дна океана под Северным полюсом и установили там флаг России. Тогда же были взяты образцы грунта, которым предстояло послужить доказательством отстаиваемого Россией тезиса – подводный хребет Ломоносова является продолжением евразийского материка, а не затонувшей частью Гренландии (как утверждает Дания) и не подводной частью острова Элсмир (как утверждает Канада). Так Россия сделала первый серьезный ход в шахматной партии, разыгрывающейся на великой ледяной доске Арктики.

Спустя всего неделю после этого блестящего дебюта премьер-министр Канады Стивен Харпер объявил, что в ближайшее время Канада откроет в бухте Резолют-бэй военную базу, где армия будет учиться воевать в условиях крайнего Севера, а на северной оконечности острова Баффинова Земля, в Нанисивике, будет построен глубоководный порт с военной инфраструктурой. С 2007-го Канада ежегодно проводит в Арктике военные учения.

Примерно в то же время в отечественных СМИ появилась информация о первых шагах по возвращению военного присутствия России в Арктику. После 20 лет, в течение которых о стратегическом значении региона не вспоминали, началось восстановление сети аэродромов в арктической зоне, было объявлено о воссоздании военной базы на Новосибирских островах. *«Мы пришли туда, или, точнее, возвратились навсегда, потому что это – исконно русская земля»*, – заявил тогда замминистра обороны генерал армии Аркадий Бахин.

Эти шаги не прошли незамеченными. Министр иностранных дел Канады Джон Брэд официально выразил «обеспокоенность увеличе-

нием российского присутствия в Арктике». Министр заявил, что арктический «регион является для Оттавы стратегически важным, в связи с чем государство для отстаивания своих интересов готово применять, в том числе, и военную силу»<sup>8</sup>.

А осенью 2013-го в непосредственной близости от российского Заполярья прошли крупнейшие со времен холодной войны учения под названием «Арктический вызов», в которых были задействованы около 90 боевых самолетов и 2 тыс. военнослужащих ВВС Швеции, Финляндии, а также США, Великобритании и Норвегии. В ходе маневров отрабатывались сценарии быстрого наращивания присутствия военно-воздушных сил США и их союзников по НАТО в циркумполярном регионе на европейском театре военных действий.

Но пока дело не дошло до пушек, Запад интенсифицирует усилия по ограничению суверенитета России в Арктике на других «фронтах». Вряд ли можно счесть случайным совпадением произошедшее почти одновременно с «Арктическим вызовом» нападение на платформу «Приразломная» «экологов» с судна Arctic Sunrise, тренированных не хуже офицеров спецподразделений. Характерно, что спустя всего лишь несколько дней после объявления о возвращении российских военных на Новосибирские острова профессор ВШЭ Сергей Медведев выступил с предложением передать русскую Арктику под международную юрисдикцию — исключительно из соображений охраны природы. После того, как на эту инициативу отреагировал сам глава государства, дав профессору ВШЭ весьма неллицеприятную характеристику, Медведев поспешил уточнить: он имел в виду «всего лишь» отказ от исключительных экономических зон и от промышленной и военной деятельности в Арктике. При очевидной провокационности такого предложения, следует заметить, что оно полностью лежит в русле национальных интересов других арктических держав, конкурирующих с Россией на арктическом просторе. Не случайно уже упоминавшийся канадский премьер Стивен Харпер заявил: «Первый принцип суверенитета в Арктике — кто не знает, что с ней делать, тому ее не дадут».

Но Россия не просто знает, что делать с Арктикой. Она знает это, по совокупности имеющегося опыта, лучше всех. Уникальный опыт исследования циркумполярных районов, накопленный в советский период, может — и должен — быть востребован и использован для того, чтобы отстоять статус мирового лидера в освоении Арктической зоны. Несмотря на политические, экономические и юридические препоны,

---

8. <http://www.dni.ru/polit/2014/8/26/278990.html>

возникающие на пути к этому лидерству, у России есть все необходимые предпосылки для утверждения своей лидирующей роли в регионе.

В 2015 г. многие американские СМИ с тревогой пишут о стратегическом отставании США от России в области ледокольного флота. «У России сорок ледоколов, включая атомные суда устрашающей красно-черной раскраски... А сколько кораблей, на минуточку, насчитывает ледокольный флот США? Два. Или три, если считать развалюху, догнивающую в сухом доке Сиэтла», – пишет авторитетный сайт Politico<sup>9</sup>. Издание ссылается на сенатора-республиканца от Аляски Дэна Салливана, который образно называет ледоколы «хайвеями» Арктики и считает, что в то время, как русские пользуются «суперхайвеями», американцы вынуждены плестись по усеянному рытвинами проселкам.

И Россия, и США имеют собственные стратегии развития Арктики, в рамках которых ледоколы являются ключевым условием реализации национальных амбиций, считает директор Арктического института США Виктория Эррманн. Однако Россия подготовлена к арктической гонке куда лучше: в дополнение к 40 используемым ледоколам, она строит еще шесть и планирует заложить еще два гигантских ледокола<sup>10</sup>.

Отставание США от России в этой области – стратегическое, полагают авторы статьи под красноречивым названием «Глобальное потепление может превратить Арктику в театр военных действий XXI века, а США к этому не готовы»<sup>11</sup>. Есть, впрочем, и эксперты, которые не согласны с тем, что Америка отстает от России в области безопасности в Арктике: они напоминают читателям, что США обладают мощным подводным флотом, постоянно патрулирующим арктические воды. Таким образом, несмотря на численный перевес российского ледокольного флота, военное преимущество на данный момент остается за США<sup>12</sup>.

Какой бы точки зрения ни придерживались американские эксперты, они сходятся в одном – Арктика в ближайшие годы будет все больше превращаться в арену столкновения военных и экономических интересов различных стран, в первую очередь, России и США.

По достаточно консервативной оценке Геологической службы США (USGS), опубликованной в 2008 году, в арктической зоне потен-

---

9. <http://www.politico.com/agenda/story/2015/09/the-icebreaker-gap-000213>

10. О перспективах развития ледокольного флота России см. Главу 5 настоящего доклада.

11. [http://www.slate.com/blogs/the\\_slatest/2015/08/05/climate\\_change\\_and\\_national\\_security\\_pentagon\\_warning\\_and\\_vast\\_new\\_russia.html](http://www.slate.com/blogs/the_slatest/2015/08/05/climate_change_and_national_security_pentagon_warning_and_vast_new_russia.html)

12. [http://dotearth.blogs.nytimes.com/2015/09/01/the-u-s-icebreaker-gap-is-about-arctic-needs-not-chasing-russia/?\\_r=2](http://dotearth.blogs.nytimes.com/2015/09/01/the-u-s-icebreaker-gap-is-about-arctic-needs-not-chasing-russia/?_r=2)

циально сосредоточено 413 млрд. баррелей нефтяного эквивалента или около 22% совокупных ресурсов традиционных углеводородов в мире. Возможно, однако, что реальные запасы углеводородов в Арктической зоне еще больше — до четверти всех мировых запасов. Около 80% нефтегазовых ресурсов Арктики находится в оффшорной зоне, однако в основном они сосредоточены на глубинах до 500 метров.

Открытие богатейших месторождений арктического шельфа спровоцировало своего рода «нефтегазовую лихорадку», охватившую крупные добывающие компании. Было запущено сразу несколько масштабных проектов добычи углеводородов на шельфе, в том числе, и в нашей стране. Однако уже сейчас становится ясно: добыча нефти и газа на шельфе полярных морей — предельно затратный и технологически чрезвычайно сложный процесс. При цене в \$100+ за баррель освоение месторождений шельфа еще имело бы какой-то смысл, однако бурное развитие нефте- и газодобычи из сланцев и резкое падение мировых цен на нефть делают его нерентабельным. На протяжении ближайших десятилетий эксплуатация традиционных месторождений Сибири (включая и сухопутную часть Арктической зоны) — особенно при повышении коэффициента извлечения — будет оставаться приоритетным направлением нефтегазодобычи. А месторождения на шельфе северных морей можно рассматривать в основном в качестве задела на будущее, причем весьма отдаленное.

Значит ли это, что об освоении Арктики можно забыть до гипотетического улучшения рыночной конъюнктуры? Разумеется, нет — хотя бы потому, что природные богатства региона уже давно и активно используются нашей страной, будучи сосредоточены не только на шельфе. Но сама постановка вопроса — а он действительно все чаще звучит в последнее время — отражает заложенное в современной глобальной экономике объективное противоречие: горизонты больших «освоенческих» проектов абсолютно не соразмерны горизонтам достоверного прогноза рыночной конъюнктуры. Масштабные и капиталоемкие проекты «в металле и бетоне» требуют определенности на длительный срок, которую рынок не всегда способен им дать. Разумеется, это затрудняет запуск длительных инвестиционных циклов. Такого рода «провалы рынка», по идее, призвано компенсировать государство. Где-то — беря на себя часть рисков. Но прежде всего — генерируя ту самую недостающую *определенность*, исходя из стратегического видения социально значимых потребностей и национальных интересов страны. Для выработки комплексной и долгосрочной арктической политики необходимо, прежде всего, определить те константы, которые связаны

с долговременными общенациональными задачами и которые уравновесят нестабильность рыночных переменных. И на их основе – определить приоритеты политики освоения.

Проще говоря, сегодня в Арктике мы должны сосредоточиться на том, что будет актуально при любой рыночной конъюнктуре, если мы намерены развиваться как целостное и суверенное государство. В первом приближении, приоритетные направления приложения усилий достаточно очевидны. Именно на них мы стремились сделать акцент в рамках этого доклада.

**1) Восстановление военного присутствия.** Россия восстанавливает свой военный потенциал в Арктике. Однако в масштабе понесенных в постсоветский период потерь он по-прежнему остается недостаточным. Это не просто вопрос геополитического престижа, но вопрос стратегического баланса и безопасности систем жизнеобеспечения страны. На арктическом направлении Россия остается уязвимой от ракетных атак, от поражающих средств как воздушного, так и морского базирования. Уязвимы северные границы России и для новых, гибридных форм военного вмешательства. Арктика с ее огромными безлюдными пространствами и растянутыми логистическими цепочками представляет собой идеальную среду для анонимной войны (ведущейся мобильными вооруженными группами без опознавательных знаков). Учитывая, что основная часть российской газодобычи концентрируется в районе полуострова Ямал, а газовые ресурсы, в свою очередь, составляют основу энергосистемы страны, удары по инфраструктуре региона могут быть чреватые для страны энергетическим коллапсом. Соответственно, возрастает необходимость в укреплении обороноспособности России на этом направлении, создании комплексной системы контроля обстановки в Арктике, имеющей как военное, так и гражданское измерение. В целом, тема военного строительства в Арктике требует отдельного рассмотрения. В рамках нашего исследования она затрагивается лишь в аспекте взаимовлияния оборонных и социально-экономических задач – о чем пойдет речь в *восьмой главе* доклада.

**2) Развитие транспортной и коммуникационной инфраструктуры.** В этом контексте невозможно переоценить военно-стратегическое значение Северного морского пути и соответствующего развития портовой инфраструктуры, ледокольного флота, поисково-спасательной инфраструктуры, средств связи и навигации и так далее.

Возрастает роль СМП и в экономической деятельности: запуск нескольких масштабных нефтегазовых проектов в Арктике, особенно на Ямале, обеспечит значительный рост грузопотока в течение ближайших 5-10 лет. Что касается глобального транзитного потенциала СМП, то в настоящее время он не может конкурировать с южным маршрутом «Восточная Азия – Европа» (через Суэцкий канал и далее вдоль южного побережья Евразии) – в первую очередь, из-за высокой стоимости доставки грузов, которая, в свою очередь, связана как со спецификой природных условий, так и с неразвитостью логистической инфраструктуры. Транзитная функция СМП остается в значительной степени заделом на будущее. Однако инвестиции в комплексное развитие СМП, необходимые с точки зрения наших внутренних – военных и логистических – задач, способны существенно повысить и его экономическую привлекательность как глобальной транзитной магистрали. Не будем забывать и о трудно предсказуемых военно-политических рисках на южных транзитных маршрутах, критически зависимых от нестабильных прибрежных регионов и американского военно-морского флота.

Если на глобальном уровне транзитное значение СМП пока не выглядит приоритетным, то его роль в «стягивании» огромных пространств России является исключительной. Коммуникационная целостность России в настоящее время обеспечивается всего двумя широтными связками: Транссибирской железной дорогой на юге и Северным морским путем на севере, *ослабление любой из этих коммуникаций означает утрату одной из широтных связующих государства.*

На суше СМП может и должен быть усилен Белкомуром (Белое море – Коми – Урал) – планируемой стратегической железнодорожной магистралью, которая должна напрямую соединить регионы Сибири и Урала, а возможно, в дальнейшем, и железнодорожную составляющую китайского инфраструктурного мегапроекта «Великий шелковый путь», со стратегическими предприятиями СЗФО РФ. Запуск Белкомура, помимо всего прочего, имеет важное военно-стратегическое значение, поскольку позволяет использовать транспортные коридоры «восток-запад» в случае гипотетического блокирования крайне уязвимой Транссибирской железнодорожной магистрали.

Транспортно-логистическому развитию АЗРФ посвящена *пятая глава* доклада.

**3) Рациональное природопользование.** Выше говорилось о (достаточно отдаленных, по всей видимости) перспективах освоения нефтегазовых ресурсов арктического шельфа. Но добывающий комплекс,

созданный в сухопутной части АЗРФ, уже сегодня играет огромную роль в экономике страны по целому ряду позиций (на АЗРФ приходится порядка 80% добычи газа, 95% добычи платины и палладия, 83% – никеля, 85% – кобальта, 54% – меди, почти 100% добычи фосфора). В этой связи актуальна оптимизация уже ведущейся хозяйственной деятельности по целому ряду направлений, включая минимизацию экологических рисков (и прежде всего – мониторинг и предупреждение техногенных и природно-техногенных катастроф); рост коэффициента извлечения нефтегазовых ресурсов и утилизации попутного газа; улучшение качества отработки рудных ресурсов; поиск эффективных альтернатив по энергосбережению и энергоснабжению социальных / промышленных объектов и так далее. Об этих и смежных проблемах пойдет речь во *второй, четвертой, шестой* главах доклада.

**4) Развитие технологической базы.** Новое освоение Арктики может стать одним из комплексных проектов, которые, как показывает отечественный и мировой опыт, дают долгосрочный эффект для технологического развития в большом числе отраслей. В данном случае, может быть достигнут значительный эффект в энергетике, материаловедении, транспорте, добыче природных ресурсов, медицине, экологии.

На сегодняшний день значительная часть техники и высокотехнологичного оборудования, используемого для освоения арктического шельфа России, разработана и выпущена иностранными производителями. Однако при наличии заказа отечественные предприятия в течение нескольких лет в состоянии наладить выпуск приемлемых по качеству российских аналогов и заместить значительную часть импортной техники в нефтегазовой сфере, судостроении. Немало примеров на этот счет будет приведено в *седьмой главе* доклада. Не во всех случаях импортозамещение является самоцелью, но оно в приоритетном порядке должно обеспечиваться по критически важным компетенциям, технологиям и технике двойного применения, тем видам наукоемкой продукции и сервисов, для которых мы располагаем достаточно емким внутренним рынком.

Нельзя забывать и о разработках на перспективу. Как уже было сказано, в «длинном горизонте» ресурсы арктического шельфа могут сыграть важнейшую роль в обеспечении энергетических потребностей страны. Их следует рассматривать как стратегический запас, который может быть введен в хозяйственный оборот через несколько десятилетий. В рамках этого подхода технологии добычи углеводородов на арктическом шельфе следует разрабатывать уже сейчас – как опытно-



экспериментальные работы, которые не приносят и не могут принести немедленной коммерческой отдачи. Отчасти это своего рода футуристические технологии, которые впоследствии могут быть использованы и для освоения космоса. Но в целом ряде случаев они могут быть актуальны в куда более коротком временном горизонте — благодаря перспективам «двойного» применения.

**5) Исследование и «информационное освоение» Арктики.** Российский арктический шельф характеризуется крайне низкой степенью сейсмической изученности, в частности, существенно уступая в этом отношении норвежскому и аляскинскому шельфу. Данная проблема будет рассмотрена в *четвертой главе* доклада. Недостаточная изученность Арктической зоны затрудняет достоверную оценку ее ресурсного потенциала и качественное планирование на перспективу. Подчас это создает острые проблемы уже сегодня. Одной из таких проблем является недостаточность навигационно-гидрографического и картографического обеспечения — что актуально как для военного, так и для гражданского освоения Арктики. Одной из задач, которая критически важна для развития Северного морского пути и в решении которой большую роль может сыграть ВМФ, является обновление гидрографической информации. В целом, крайне важно синхронизировать деятельность государственных и корпоративных, военных и «штатских» структур А) для выполнения масштабных исследовательских (геолого-геофизических, гидрографических, картографических) работ в Арктической зоне; Б) для создания интегрированной информационной среды / инфраструктуры (мониторинга, контроля обстановки), что позволило бы улучшить качество «входящей» информации и «исходящих» управленческих решений (подробнее об этом — в *восьмой главе*).

Помимо перечисленных выше магистральных направлений арктической политики, существует целый комплекс задач, которые касаются развития *политико-правовой базы* для освоения Арктики.

В международных отношениях это проблемы разграничения пространства в Арктике, формирования правового режима Северного морского пути и промыслов в Северном ледовитом океане, развития межгосударственных институтов в Арктике. Эти и связанные с ними вопросы подробно рассматриваются в *первой главе* доклада.

Проблемы внутреннего регулирования — административного и правового — являются предметом *второй* и отчасти *третьей главы* доклада. К числу первоочередных задач в этой сфере относятся: форми-

рование механизмов межведомственной координации на базе недавно созданной Государственной комиссии по вопросам развития Арктики; выстраивание налоговых и законодательных стимулов к более рациональному природопользованию; стимулов к закреплению населения в тех частях АЗРФ, где это экономически / стратегически целесообразно; уточнение роли регионов как субъектов арктической политики; доработка и актуализация документов стратегического планирования, определяющих государственную политику в Арктической зоне.

Почти все разделы доклада включают довольно обширную описательную, справочно-информационную часть. Это показалось нам важным с точки зрения своего рода *инвентаризации* имеющегося потенциала и накопленных проблем по разным «секторам» арктической политики.

Но, очевидно, это лишь первый, подготовительный этап для более масштабной задачи – выработки *комплексного взгляда* на стратегию России как арктической державы. В условиях жесткой ограниченности ресурсов и жесткого давления обстоятельств наличие стратегии действий – одновременно реалистичной и амбициозной, взвешенной и волевой – оказывается еще важнее, чем в более спокойные времена.