

УДК 327

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ РОССИИ В АРКТИКЕ: МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

В. Н. КОНЫШЕВ,
доктор политических наук,
профессор кафедры теории и истории
международных отношений
E-mail: konyshev06@mail.ru

А. А. СЕРГУНИН,
доктор политических наук,
профессор кафедры теории и истории
международных отношений
E-mail: sergunin60@mail.ru
Санкт-Петербургский
государственный университет

В статье анализируются социально-экономические, политические, военно-стратегические и экологические интересы России в Арктике. Подчеркивается, что они имеют не конъюнктурный, а долговременный характер и требуют постоянного внимания не только со стороны государства, но и всего общества в целом. Необходимы их регулярное уточнение и обеспечение соответствующей концептуальной и нормативно-правовой базой. Делается вывод, что международное сотрудничество в регионе предпочтительней конфронтации.

Ключевые слова: национальные интересы России, Арктика, международное сотрудничество, регион, нормативно-правовая база.

В начале XXI в. резко возрос интерес к Арктике со стороны всего мирового сообщества. Причем это касается не только пяти официальных арктических стран (Россия, США, Канада, Норвегия и Дания), но и других государств, расположенных далеко от этого региона (например Китай, Япония, Южная Корея), и ряда международных организаций, которые ранее не участвовали в арктических делах (например НАТО и ЕС). Этот интерес объясняется прежде всего тем, что в Арктике сосредоточены огромные природные богатства (особенно углеводороды). По некоторым оценкам, в Арктике находятся 90 млрд барр. нефти,

47,3 трлн м³ газа, 44 млрд барр. газового конденсата. По зарубежным оценкам, это составляет около 25 % от неразведанных запасов углеводородов в мире¹. Северный морской путь представляет важную транспортную артерию не только для России, но и для других стран и регионов планеты. Возрастает интерес различных стран к организации и развитию кроссполярных перелетов (особенно из Северной Америки в Азию и обратно). Арктика также имеет огромные биологические ресурсы, имеющие общемировое значение. Наконец, Арктика влияет на состояние окружающей среды во всем мире (климат, уровень мирового океана и пр.).

Не случайно в мировой публицистической и даже научной литературе появились броские утверждения о том, что мы живем в «век Арктики», что будущее всего человечества зависит от этого региона и пр. На фоне этих дискуссий возникает вопрос: а каковы интересы России в этом регионе? Что из упоминаемого в литературе имеет реальный, а что – мифический характер? Ответить на эти и ряд связанных с ними вопросов и является задачей данной статьи.

¹ Smith M., Giles K. Russia and the Arctic: «The last Dash North». Advanced Research and Assessment Group. Russia Series 07/26. Defense Academy of the United Kingdom, 2007. P. 1.

Необходимо отметить, что интересы России в Арктической зоне России (АЗР) многообразны. В сентябре 2008 г. Президентом РФ Д. Медведевым были утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу². Согласно этому документу основными национальными интересами Российской Федерации в Арктике являются:

- использование АЗР в качестве стратегической ресурсной базы России, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;
- сбережение уникальных экологических систем Арктики;
- использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике;
- сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества.

В соответствии с планами комплексного развития северных территорий к 2016–2020 гг. Арктика должна стать «ведущей стратегической ресурсной базой» России. Очевидно, что на первом месте стоят экономические интересы государства и общества. Однако арктическая стратегия России нуждается в постоянном уточнении и обновлении ее доктринальных принципов, а также практических подходов к решению проблем региона.

Арктическая зона как стратегическая ресурсная база России. Высокая значимость Арктики в экономике России определяется тем, что в настоящее время АЗР обеспечивает около 11 % национального дохода России, притом, что здесь проживает только 1,95 млн чел. — около 1,4 % населения всей страны. В экономике АЗР получили развитие преимущественно сырьевые отрасли, военно-промышленный и транспортный (Северный морской путь — СМП) комплексы. Большая часть производимой здесь продукции не имеет альтернативы с точки зрения их возможного производства в других регионах страны или закупки за рубежом. Только Канада имеет арктические территории, сравнимые с российскими по протяженности береговой линии и по площади занимаемой территории. Однако по сравнению с канадским российское Заполярье освоено гораздо в большей степени.

Освоение богатейших ресурсов Арктики способно обеспечить экономическое процветание общества. Именно здесь добывается значительное

² Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. URL: www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html.

количество полезных ископаемых, имеющих стратегическую важность для России.

Более 60 % нефтегазовых ресурсов всей Арктики приходится на территории, которыми уже владеет или на которые, согласно нормам международного права, претендует Россия. В абсолютном выражении это эквивалентно 375 млрд барр. нефти. Для сравнения: запасы Саудовской Аравии составляют 261 млрд барр. нефти³. Пока разведана лишь небольшая часть арктических запасов⁴, поэтому необходимо своевременно вкладывать средства в разведку новых месторождений.

В настоящее время выявлено более 200 нефтегазоперспективных объектов и открыто несколько десятков месторождений, среди них:

- на шельфе Баренцева моря (включая Печорское) — 11 месторождений, в том числе четыре нефтяных (Приразломное, Варандей-море, Медыньское-море, Долгинское), одно нефтегазоконденсатное (Северо-Гуляевское), три газоконденсатных (Штокмановское, Поморское, Ледовое), три газовых (Северо-Кильдинское, Мурманское, Лудловское);
- на шельфе Карского моря (в том числе в Тазовской и Обской губах) — 11 месторождений, в том числе два нефтегазоконденсатных (Салекаптское, Юрхаровское), два газоконденсатных (Ленинградское, Русановское), семь газовых (Антипаютинское, Семаковское, Тота-Яхинское, Каменномыское-море, Северо-Каменномыское, Гугорьяхинское, Обское)⁵.

Дальнейшее освоение ресурсов АЗР российской стороной требует прежде всего проведения масштабных геологоразведочных работ, создания соответствующей инфраструктуры, овладения безопасными для окружающей среды технологиями бурения, переработки, хранения и доставки сырья.

Если сегодня почти две трети извлекаемых в России углеводородов находятся на шельфе Баренцева и Карского морей, то к перспективным районам добычи относят шельфы Восточно-Сибирского, Чукотского морей и моря Лаптевых. В будущем российский шельф может стать основным источником нефти и газа для России, а также для мирового рынка в целом.

³ Smith M., Giles K. Russia and the Arctic: «The last Dash North». Advanced Research and Assessment Group. Russia Series 07/26. Defense Academy of the United Kingdom, 2007. P. 1.

⁴ Истомин А., Павлов К., Селин В. Экономика Арктической зоны России // Общество и экономика. 2008. № 7. С. 158–172.

⁵ Природные ресурсы Арктики. URL: 20100415/220120223.html.

Кроме того, прогнозные запасы угля в российской Арктике составляют 780 млрд т., из которых 81 млрд т – коксующиеся угли, что составляет около половины всех угольных ресурсов России.

В Арктическом регионе находится более половины российских запасов редких и редкоземельных металлов, минералов, руд и другого сырья, имеющего стратегическое значение:

- апатитового концентрата (более 90 % запасов – Кольский полуостров, полуостров Таймыр, Якутия, Чукотка);
- никеля и кобальта (85 % запасов – Норильск, остальное – Кольский полуостров);
- меди (около 60 % запасов – Норильск, Кольский полуостров);
- вольфрама (более 50 % запасов – север Якутии, Чукотка);
- редкоземельных элементов (более 95 % – Таймыр, Кольский полуостров, север Якутии);
- платиноидов (свыше 98 % запасов – Норильск, Кольский полуостров);
- олова (более 75 % разведанных запасов и 50 % прогнозных – Северо-Янское месторождение);
- ртути (основные разведанные запасы – на Чукотке, крупные месторождения на Таймыре);
- золота, серебра (из 90 % запасов, находящихся на Севере, значительная часть приходится на Чукотку, Таймыр, Кольский полуостров);
- алмазов, по разведанным запасам которых Россия занимает первое место в мире (более 99 % запасов – Якутия, Архангельская область, Таймыр);
- марганца (важнейшие месторождения на Новой Земле);
- хрома (важнейшие месторождения на Ямале и на Кольском полуострове);
- титана (важнейшие месторождения на Кольском полуострове)⁶.

Важной особенностью никелевых месторождений на территории России является комплексный состав руд, из которых попутно извлекается большое количество меди, металлов платиновой группы, а также золото, серебро, селен и теллур, что резко повышает ценность руды, несмотря на высокую себестоимость добычи и производства в условиях Крайнего Севера⁷. Месторождения хрома жизненно важны для экономики, так как с распадом СССР Россия лишилась источников

хрома с Кемпирсайского месторождения, которое расположено в Казахстане.

Регион обладает огромными биоресурсами. Арктические моря служат ареалом существования множества уникальных видов рыб и животных, среди которых белый медведь, песец, нарвал, касатка, морж, белуха. Более 150 видов рыб населяют арктические и субарктические воды, в том числе важнейшие для рыбного промысла треска, сельдь, пикша, камбала. Рыбное хозяйство АЗР обеспечивает до 15 % вылова и производства морепродуктов в России⁸.

Есть ли у России необходимый социально-экономический потенциал, чтобы распорядиться богатствами в свою пользу?

В Арктике при прямой поддержке государства в течение десятилетий создавалась мощная промышленная инфраструктура. В советский период были построены многочисленные объекты нефтегазового комплекса, магистральные трубопроводы протяженностью в тысячи километров, электростанции, в том числе Билибинская АЭС, шахты, железные дороги, аэродромы, морские и речные порты. В российской Арктике расположено 46 городов с населением свыше 5 тыс. чел., из них 4 города с населением свыше 100 тыс. чел.: Мурманск, Норильск, Новый Уренгой и Ноябрьск.

Однако общественно-политические перемены в России в 1990-х гг. привели к разрушению плановой экономики и свертыванию активной государственной политики в Арктике. Результатом такого поворота стали изношенность производственной базы и инфраструктуры и массовый отток работоспособного населения в другие регионы страны.

Надеяться на то, что рыночные механизмы и приватизация смогут исправить эту ситуацию, было бы наивно. Речь идет о комплексном развитии региона и социально ответственной политике, а не просто о вложении с целью получения прибыли. В то же время в современной России частный капитал не обеспечивает долгосрочные вложения в экономику даже в более благоприятных условиях, чем Крайний Север. Поэтому именно в АЗР государство обязано взять инициативу в свои руки, руководствуясь национальными интересами, и при этом систематически создавать условия для участия частного капитала в государственных программах комплексного развития Арктики.

В организации арктической политики России необходимо делать упор на государственные про-

⁶ Основы стратегии устойчивого развития Арктической зоны России. URL: www.arctictoday.ru/council/654.html.

⁷ Витязева В. А., Котырло Е. С. Социально-экономическое развитие Российского и зарубежного Севера. Сыктывкар: Сыктывкарский государственный университет, 2007. С. 128.

⁸ Кочемасов Ю. В., Моргунов Б. А., Соломатин В. И. Эколого-экономическая оценка перспективы развития Арктики. URL: www.ecoenergy.ru/Article54.html.

граммы, ориентированные на устойчивое развитие АЗР. Целью этих программ должны стать обновление инфраструктуры, вложение финансовых средств по принципу государственно-частного сотрудничества в конкретные проекты, привлечение необходимых трудовых резервов и решение социальных проблем коренного населения, реиндустриализация Арктики на базе передовых и экологически безопасных технологий. Речь идет о технологиях по бурению на шельфе (а в перспективе и на больших глубинах), по сжижению и транспортировке газа, по глубокой переработке добытых ресурсов.

Экономическая деятельность в Арктике не должна иметь целью преимущественно добычу и транспортировку энергоносителей в другие страны. В первую очередь энергетические ресурсы Арктики следует поставить на службу экономике самой России. Имеется в виду развитие современной нефте- и газоперерабатывающей промышленности, на выходе которой – продукция глубокой переработки (с высокой добавленной стоимостью). Государственные субсидии по-прежнему необходимы, но они должны носить адресный и дифференцированный, а не общий характер⁹. Необходимо улучшить гидрометеорологическое обеспечение хозяйственной деятельности, обновлять транспортную инфраструктуру, системы связи и коммуникаций.

В случае дальнейшего технологического отставания России следует ожидать серьезных негативных последствий в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Во-первых, существует вероятность того, что разработка российских ресурсов в акватории Баренцева и других морей будет проводиться на условиях поставщика технологий. Существует мнение (хотя и не бесспорное), что при заключении российско-норвежского договора 15 сентября 2010 г. о разделе акватории Баренцева моря Москва уступила Осло наиболее богатые ресурсами части акватории из-за отсутствия технологий и в надежде получить их за уступки в будущем.

Во-вторых, вероятно, что вопросы раздела Арктики за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны будут в дальнейшем увязываться с технологическими возможностями претендентов на разработку ресурсов. Международное право не дает четких оснований для раздела этой части Арктики. На первый план выйдет фактор реального экономического присутствия,

который затем будет закрепляться правовыми и иными средствами.

При разработке и внедрении технологий добычи и транспортировки энергоносителей необходимо использовать зарубежный опыт подобного рода, прежде всего Норвегии, поскольку она имеет значительные достижения в этой области, к тому же достигнутый недавно прогресс в российско-норвежских отношениях по разделу морских территорий создает общий благоприятный фон для интенсификации сотрудничества между двумя странами в области освоения природных ресурсов Арктики.

Следует также учитывать и тот факт, что не только у российской, но и у норвежской стороны есть стимулы к сотрудничеству с РФ, прежде всего в лице нефтегазовой компании HydroStatoil. Дело в том, что под давлением рыболовецкого лобби и экологических организаций норвежское правительство существенно ограничило территории Баренцева моря, на которых разрешены поиск и добыча углеводородов. По этой причине HydroStatoil испытывает устойчивый интерес к участию в освоении российских месторождений и даже планирует перенести часть своей деятельности в РФ. О наличии подобных планов говорит такой факт, как приобретение HydroStatoil 24 % акций компании Shtockman Development, оператора проекта по освоению Штокмановского месторождения в Баренцевом море.

В этой связи было бы целесообразно:

- творчески заимствовать норвежские технологии и внедрять этот опыт в отечественную науку и производство;
- изучить возможности обучения в Норвегии российских специалистов;
- создать совместные научно-исследовательские российско-норвежские группы по работе на шельфе.

При этом российско-норвежское сотрудничество в данной сфере необходимо строить на строго равноправной основе, ибо, как уже упоминалось, и у норвежской стороны есть не меньше, чем у России, стимулы к совместному освоению природных ресурсов Арктики.

Есть еще одно направление внешнеполитической деятельности России, необходимое для успешной защиты национальных интересов, которое касается международно-правового закрепления прав России по разделу арктического шельфа. Как известно, российская заявка 2001 г. о включении в российский шельф хребта Ломоносова и поднятия Менделеева, богатых углеводородами, в исключительную экономическую зону РФ была отклонена

⁹ Выступление Президента РФ В. Путина на заседаниях Президиума Государственного совета РФ. Салехард, 28–29 апреля 2004 г. URL: www.arctictoday.ru/council/702.html.

Комиссией ООН по границам континентального шельфа из-за нехватки геологических доказательств. Необходимо ускорить работу по подготовке новой заявки в указанную комиссию ООН, которая явно затягивается. Конкурентами России по данному вопросу выступают Канада и Дания.

В свою очередь для того, чтобы эта заявка опиралась на надежные научные данные, необходимо реализовать затратную программу комплексных геолого-геофизических экспедиционных исследований в Арктическом бассейне на поднятии Менделеева и хребте Ломоносова, а также в зоне их сочленения с шельфом морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского.

Особую ценность имеют данные отечественных и зарубежных геолого-геофизических исследований по прогнозу и уточнению запасов углеводородов и другого ценного сырья, а также по определению внешней границы континентального шельфа. Их сравнительный анализ необходим при подготовке решений по разделу спорных морских акваторий Арктики, а также для обоснования расширения исключительной экономической зоны за пределы 200-мильной зоны.

Таким образом, первостепенную значимость в деле обеспечения экономических интересов России в регионе приобрели научные исследования Арктики. И сегодня это поле деятельности прежде всего российского государства. Научные обоснования должны учитываться в принятии решений по арктической политике России по всем направлениям и на всех уровнях. Они позволят снизить риски при разработке планов по модернизации инфраструктуры в АЗР, которая требует вложения огромных финансовых и материальных средств, а также уточнить приоритеты внешнеполитической деятельности на арктическом направлении.

Без успеха в социально-экономическом возрождении АЗР Россия не будет иметь ресурса ни для сотрудничества, ни для конкурирования с другими государствами, а потому ее могут вынудить пойти на уступки.

Развитие Северного морского пути (СМП) и других транспортных коммуникаций. Северный морской путь играет исключительную роль для транспортной системы России. Он служит основной транспортной артерией, связывающей многие арктические регионы с остальной частью России. Основными пользователями северного пути в самой России сегодня являются корпорации «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», а также Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Чукотка.

К сожалению, из-за экономической разрухи 1990-х гг. по сравнению с 1980-ми гг. объем перевозок по СМП пути снизился примерно в 5–6 раз. Следует отметить, что в то время, когда российская активность в регионе СМП существенно снизилась за последние двадцать лет, другие арктические страны вовсе не сворачивали, а наращивали темпы освоения Арктики. По оценке ряда экспертов, потенциальный объем грузоперевозок в восточном направлении может составить 5–6 млн т и в западном – 2–3 млн т. Объем грузоперевозок по СМП в целом к 2015–2020 гг. оценивается в 35–40 млн т в год¹⁰.

Возрождение СМП необходимо начать с восстановления единой администрации Севморпути, приняв для этого соответствующий федеральный закон¹¹. Органы управления следует воссоздавать в Архангельской области (там они и существовали с 1920 г.), где в значительной мере удалось сохранить систему портов, единую транспортную сеть, включающую базовый для арктической авиации аэропорт, автодороги, воздушные линии, нефтебазу, нефтеналивную терминал, железнодорожные пути и водные артерии.

Судьба Севморпути в значительной степени зависит от разработки разведанных в его зоне минеральных ресурсов. В качестве значительных клиентов СМП могут оказаться собственники уникального Штокмановского месторождения нефти и газа, Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции с месторождениями (Приразломное), северо-онежских бокситов, полиметаллов и марганца на архипелаге Новая Земля. В перспективе возможно вывозить газовый конденсат с полуострова Ямал.

В случае продолжения таяния льдов СМП имеет перспективу превратиться также в важный транспортный коридор мирового значения, значительно сокращая маршруты морских перевозок между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. По СМП от Гамбурга до Иокогамы всего 6 600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал – 11 400 миль. В настоящее время цель США и союзников по НАТО – интернационализировать СМП и в перспективе вытеснить оттуда Россию. За этим стоят прежде всего экономические интересы.

Россия должна ускорить освоение северного маршрута, пока потепление климата не открыло

¹⁰ Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий. Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области 26 ноября 2009 г. URL: www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm.

¹¹ URL: <http://www.barentsobserver.com/cppage.4635550-16149.html>.

возможности для судоходства за пределами двухсотмильной экономической зоны России, считает губернатор Архангельской области И. Михальчук. «Мы должны начать освоение, иначе за нас это сделают другие», – заявил губернатор. Как известно, в настоящий момент Россия имеет преимущество, поскольку льды у ее берегов тоньше, чем за пределами двухсотмильной зоны.

Другие меры по развитию инфраструктуры СМП могли бы включать:

- обеспечение строгого контроля за выполнением федеральных целевых программ по строительству ледокольного и вспомогательного флотов;
- модернизацию существующих портов;
- строительство новых терминалов для перевалки грузов (в связи с ожидаемым увеличением грузопотока);
- сооружение вблизи мест добычи заводов по сжижению газа для его последующей транспортировки;
- создание службы поиска и спасения на море для обеспечения безопасности судов на протяжении всего маршрута (в связи с этим следует ускорить выполнение принятого в 2010 г. МЧС России решения о создании 10 спасательных центров, ориентированных на действия в российском секторе Арктики);
- бесперебойное обеспечение экипажей всех судов информацией о погодных и ледовых условиях на всех участках трассы;
- подготовку квалифицированного персонала по обеспечению проводки иностранных судов по СМП (включая хорошую языковую подготовку)¹².

Реализация этих мер позволит не только восстановить масштабы перевозок по СМП, но со временем превратит его в глобальную мировую транспортную артерию, соединяющую Европу и Азию, что принесет России немалые экономические выгоды.

Поставленная в арктической стратегии РФ задача по организации и эффективному использованию транзитных и кроссполярных воздушных маршрутов также требует создания и поддержания соответствующей инфраструктуры. Это необхо-

димые шаги не только в интересах всестороннего развития АЗР, но и для освоения коммерческих трансарктических перелетов.

Кроссполярные маршруты – наиболее динамично развивающееся авиатранспортное направление в мире. Значительные перспективы имеют и трансарктические авиаперевозки из Северной Америки в Европу и Азию через Северный полюс. Их интенсивность с каждым годом растет, причем примерно в 4 раза быстрее, чем в среднем на рынке авиаперевозок. По словам О. Войтенко, директора Центра стратегических разработок «Регион», северное направление с транзитом через сибирские аэропорты в перспективе может стать основным на рынке азиатско-американских авиаперевозок¹³.

Для обслуживания арктических территорий России кроме больших лайнеров требуются ускоренная модернизация и замена изношенного парка малых воздушных судов. Например, по Якутии уровень летной годности таких самолетов как Ан-2, Ан-12, Л-140 составляет лишь 20%. На долю полностью исправных самолетов приходится одна треть от их общего количества. Высоки цены на топливо и содержание авиатехники. Последнее обстоятельство связано с упадком авиационной промышленности России. В итоге небольшие северные аэропорты становятся нерентабельными. Целесообразно поддерживать производство таких моделей отечественных самолетов, как АН-3 (Омское производственное объединение «Полет»), предназначенных для работы в Арктических условиях¹⁴.

Что касается улучшения авиационной инфраструктуры АЗР, то речь идет о развитии надежных систем мониторинга и связи, прежде всего космических, диспетчерского сопровождения гражданских трансарктических полетов, пунктов гидро- и метеонаблюдения, аэродромов «подскока» для военных нужд и гражданских аэродромов.

Особый акцент на космических средствах связи объясняется тем, что смена продолжительных полярной ночи и дня резко меняют условия для прохождения радиосигналов, делая радиосвязь неустойчивой. В условиях Крайнего Севера до недавнего времени гидрологическую и метеорологическую информацию получали с наземных и авиационных платформ, которые устарели и не отвечают современным требованиям. Как считают специалисты, получение такой информации по арктическим зонам с геостационарной орбиты фи-

¹² Подробнее см.: Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий. Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области 26 ноября 2009 г. URL: www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm; Арктика – исконно русская земля, и осваивать ее будем мы. URL: www.dvinaland.ru/power/head/appearances/10162/index.php.

¹³ Кроссполярный экспресс. URL: zubow.ru/page/1/225_1.shtml.

¹⁴ Алексеев А. Развитие транспортной инфраструктуры – залог подъема экономики Якутии. URL: www.parldv.ru/index.php?mod=art_show&id_art=195.

зически невозможно, поэтому данные, получаемые с международных метеорологических аппаратов, и оказались малоэффективными. В настоящее время Федеральное космическое агентство (Роскосмос) создает свою космическую многоцелевую систему «Арктика», способную решать комплекс задач с помощью спутников на высокоэллиптических орбитах: сбор и передачу гидрометеорологической информации; дистанционное зондирования Земли; связь¹⁵.

Система «Арктика», включающая наземные компоненты, позволит передавать данные о техническом состоянии воздушного судна в штаб-квартиры авиакомпании в режиме реального времени. Имея постоянный доступ к такой информации, можно сократить до минимума простой самолетов и увеличить время их полезной эксплуатации в воздухе. Чтобы воспользоваться возможностями новой технологии, авиаперевозчик должен установить на свои воздушные суда соответствующую аппаратуру. Но отечественные авиакомпании вряд ли смогут купить новейшую аппаратуру связи из-за того, что парк их самолетов по большей части безнадежно устарел. Эту проблему опять же вряд ли удастся решить без участия государства¹⁶.

Сбережение уникальных экологических систем Арктики. Природа Арктики гораздо более уязвима по сравнению с другими регионами мира, поэтому экономическое освоение региона требует соблюдения повышенных экологических требований по охране и защите окружающей среды со стороны России и ее зарубежных партнеров. Деятельность человека должна учитывать, что экологические системы Крайнего Севера неустойчивы из-за низкой продуктивности, поэтому они легко повреждаются и затем крайне медленно восстанавливаются после внешних воздействий. В то же время нарастающая хозяйственная деятельность государств и транснациональных компаний остро ставит вопрос об ответственной политике в Арктике.

Освоение российской Арктики привело к созданию крупнейших в мире промышленных комплексов и территорий добычи углеводородов. Общей проблемой для всего арктического региона является загрязнение окружающей среды устойчивыми к разложению органическими соединениями и другими веществами, которые годами накапливаются на этих территориях. Следы загрязнения обнаруживаются не только в воздухе, почве, воде, но и в

организмах рыб и животных. В АЗР экологические проблемы особенно остро стоят на территориях, прилегающих к Норильску, в Мурманской и Архангельской областях, районах нефтегазовой добычи в Западной Сибири¹⁷. По некоторым оценкам, на 15% площади российской Арктики зафиксирован критический уровень загрязнения¹⁸.

Этому способствует и то обстоятельство, что в Арктике сходятся основные атмосферные потоки, речные и морские течения, которые издалека приносят сюда загрязняющие вещества. В итоге сюда попадают, например, загрязненные воздушные массы из отдаленных районов Евразии. Атмосферные потоки и течение Гольфстрим приносят на запад российского сектора Арктики загрязняющие вещества из Западной Европы.

По данным Минприроды России, загрязнение арктических морей России пока ограничивается прибрежными участками акваторий, прилегающих к районам активной хозяйственной деятельности. Особо сильное антропогенное воздействие испытывают экосистемы Белого, Баренцева и Карского морей.

Серьезную озабоченность Запада вызывают практика утилизации ядерных отходов и захоронение ядерных реакторов российских подводных лодок. Но, по мнению специалистов из разных стран, работавших по программе арктического мониторинга¹⁹, российские заводы по утилизации отработавшего ядерного топлива ответственны преимущественно за локальное радиоактивное загрязнение, и их негативное влияние сказывается только на российской территории. По данному параметру существенного загрязнения Карского моря зарегистрировано не было. Фактически концентрация радионуклидов в воде была ниже, чем, например, в Ирландском, Балтийском и Северном морях. Однако опасность радиоактивного загрязнения Арктики сохраняется. Основной причиной считается неудовлетворительное техническое состояние специальных объектов хранения на Северном флоте России.

Проблема сохранения арктической биосферы актуальна и в отношении деятельности иностранных компаний на Крайнем Севере России. Так, например, ТНК British Petroleum претендует на участие в разработке Штокмановского месторождения, а между тем официальное расследование

¹⁵ URL: <http://www.federalospace.ru/main.php?id=2&nid=12070>.

¹⁶ Кроссполярный экспресс. URL: zubow.ru/page/1/225_1.shtml.

¹⁷ Арктика: перспективы развития. URL: www.perspektivy.info/rus/ekob/arktika_perspektivy_razvitija_2009-04-24.htm.

¹⁸ Боярский П., Великанов Ю., Павлов А. Арктику пора спасать // Нефть России. 1999. № 3.

¹⁹ Arctic Monitoring and Assessment Program, AMAP.

аварии в Мексиканском заливе на нефтепромысле British Petroleum показало, что руководство компании сэкономило деньги на создании систем безопасности, что и привело к экологической катастрофе в Мексиканском заливе. Подобный инцидент в Арктике имел бы еще более разрушительные последствия для природы. В этой связи показателен опыт Канады, которая воздерживается от бурения на шельфе, пока не будут разработаны экологически безопасные технологии и проработан механизм финансовой ответственности отечественных и зарубежных компаний на случай аварии²⁰.

В России ощущается острый недостаток, а порой и отсутствие новых конкурентоспособных и экологически чистых промышленных технологий. Поэтому требуются новые технологические решения и технологии добычи и транспортировки, гарантирующие сохранение окружающей среды Заполярья.

Сложившийся в России механизм учета экологического фактора при принятии стратегических решений и крупных программ развития Арктики нуждается в совершенствовании. Для учета экологического фактора есть два основных способа: оценка воздействия на окружающую среду и государственная экологическая экспертиза. Однако обычно они применяются при подготовке технико-экономических обоснований или проектов строительства в АЗР. На более высоких уровнях принятия решений механизмы учета экологических факторов, за редким исключением, не применяются вовсе. Во многом такое положение дел является следствием слабого нормативно-методического обеспечения, низкого уровня общественного понимания преимуществ от их применения, отсутствия ответственности за невыполнение требований о проведении государственной экспертизы и оценки воздействия на окружающую среду при подготовке документов стратегического уровня.

Сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества. Эта задача должна решаться с учетом того, что Арктика имеет важное военно-стратегическое значение для России. В АЗР находится ряд важнейших предприятий оборонной промышленности. Государственная граница РФ на протяжении почти 20 тыс. км проходит по территории региона. Немаловажен и внешний фактор. В случае постоянного присутствия ядерного подводного флота США и размещения систем ПРО морского базирования

(которые активно разрабатываются в США) здесь будут созданы возможности для перехвата пусков баллистических ракет и нанесения превентивного удара по России. Здесь же сохраняется значительный военный потенциал России и НАТО, который, хотя и значительно уменьшился по сравнению с периодом «холодной войны», все еще представляет значительную силу. По сути дела, противостояние России и НАТО/США по-прежнему продолжается, хотя и в более мягкой форме, чем в прошлом.

Несмотря на очевидную значимость АЗР для России, социально-экономическая, демографическая и экологическая ситуация в этом регионе остается весьма сложной, а гражданская и военная инфраструктуры, необходимые для реализации стратегических возможностей региона в таких сферах, как освоение его природных богатств и развитие международной транспортной системы, не соответствуют ни сегодняшним, ни тем более будущим потребностям.

В то же время в международно-политическом плане в Арктике накопилось немало проблем, связанных с экологией, нерешенными территориальными спорами, организацией совместной хозяйственной деятельности государств и эффективных механизмов их сотрудничества, подчас бедственным положением коренных народностей.

К сожалению, пока этот регион является скорее предметом соперничества, чем сотрудничества между различными государствами и международными организациями. Стороны часто склонны решать накопившиеся проблемы конфликтно-силовым, а не политико-правовым путем. Усилилось давление на Россию по таким вопросам, как определение внешних границ континентального шельфа, раздел морских территорий, разработка нефтегазовых ресурсов, эксплуатация биоресурсов, доступ иностранных государств к СМП и пр.

В условиях повышения геополитического статуса Арктики явно намечается опасная тенденция к милитаризации региона. Это выражается в усилении военного присутствия и активности ряда стран, а также НАТО в Арктике; в модернизации их вооруженных сил, дислоцированных в Арктике, и соответствующей военной инфраструктуры; в интенсивном использовании вооруженных сил (прежде всего военно-морских флотов) для отстаивания своих экономических интересов.

Одной из мер для защиты национальных интересов России в Арктике является развитие военной инфраструктуры. Но ее основная цель видится не в последующем значительном наращивании российского военного присутствия в АЗР, а в установ-

²⁰ *Amos W.* If there's an oil spill, who's at risk? Canadian taxpayers. URL: <http://www.theglobeandmail.com/news/opinions/if-theres-an-oil-spill-whos-at-risk-canadian-taxpayers/article1638799>.

лении системы мер по контролю над воздушным, водными и сухопутными пространствами. Более того, создаваемая инфраструктура должна максимально способствовать экономическому освоению Арктики.

В этой связи, как указывается в арктической доктрине России 2008 г., особое внимание необходимо уделить оптимизации системы комплексного контроля за обстановкой в Арктике, включая пограничный контроль в пунктах пропуска через государственную границу РФ, введение режима пограничных зон в административно-территориальных образованиях АЗР и организацию инструментального технического контроля за проливыми зонами, устьями рек, лиманами на трассе СМП²¹.

В Арктике на пограничников помимо охраны морских и сухопутных границ возлагаются задачи борьбы с наркотрафиком, браконьерством, незаконной миграцией из стран СНГ, а также содействие научному изучению Арктики. Например, подразделение «Нагурское» на Земле Александры архипелага Земля Франца-Иосифа осуществляет поддержку всех экспедиций на Северный полюс²².

Другое направление политики, направленное на поддержание региональной безопасности, связано с деятельностью России в рамках международных организаций. Россия заинтересована в укреплении и развитии Арктического совета (АС). Здесь союзником России объективно становится Канада, которая стояла у истоков создания АС, является его активным членом и настаивает на закреплении преимущественных прав арктических государств (США, Канада, Россия, Дания, Норвегия) на освоение шельфа. Канада также выступает за то, чтобы в рамках АС недвусмысленно ограничить права неарктических государств, в числе которых такие конкуренты России, как Китай и Япония.

Превращение АС из консультативного форума в полноценную международную организацию, принимающую обязательные для исполнения решения, позволит не допустить дальнейшей милитаризации Арктики. А эта тенденция связана с активностью США и ряда европейских государств. Они стремятся, чтобы НАТО стала главным арбитром и одновременно инструментом в решении любых споров. Если вспомнить, что НАТО фактически выдавливает Россию из европейской

системы безопасности, оставляя ей только право совещательного голоса, то очевидно, что в борьбе за ресурсы Арктики политика НАТО также будет антироссийской.

В заключение следует подчеркнуть, что Россия имеет существенные и разнообразные национальные интересы в Арктике, и эти интересы имеют не конъюнктурный, а долговременный характер. Они требуют внимания и заботы не только со стороны государства, но и всего российского общества в целом. Необходимы также регулярное всенародное обсуждение этих интересов, их уточнение, а также разработка и постоянная корректировка соответствующей концептуальной и нормативно-правовой базы российской стратегии в этом регионе.

В международном плане Россия стоит перед нелегким выбором между жестким отстаиванием своих национальных интересов в Арктике и попыткой найти баланс с интересами других региональных игроков. Следует отметить, что, несмотря на конфронтационный по сути курс некоторых арктических государств и НАТО, нацеленный на ущемление интересов России, она не должна идти у них на поводу. Наоборот, политика России в этом регионе должна основываться на международном сотрудничестве и взаимном учете интересов друг друга.

Список литературы

1. Арктика – исконно русская земля, и осваивать ее будем мы. URL: www.dvinaland.ru/power/head/appearances/10162/index.php.
2. Арктика: перспективы развития. URL: www.perspektivy.info/rus/ekob/arktika_perspektivy_razvitija_2009-04-24.htm.
3. *Боярский П., Великанов Ю., Павлов А.* Арктику пора спасать // Нефть России. 1999. № 3.
4. *Витязева В. А., Котырло Е. С.* Социально-экономическое развитие Российского и зарубежного Севера. Сыктывкар: Сыктывкарский государственный университет, 2007.
5. Восстановление Северного морского пути как импульс развитию приарктических территорий. Доклад на заседании консультативного совета при главе администрации Архангельской области 26 ноября 2009 г. URL: www.dvinaland.ru/economy/priority/smp_doclad.htm.
6. Выступление Президента РФ В. Путина на заседаниях Президиума Государственного совета Российской Федерации. Салехард, 28–29 апреля 2004 г. URL: www.arctictoday.ru/council/702.html.

²¹ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утвержденные Президентом РФ от 18 сентября 2008 г. (Пр – 1969).

²² *Проничев В. Е.* Граница меняет замки. URL: www.g.ru/2010/06/02/pronichev.html.

7. *Истомин А., Павлов К., Селин В.* Экономика Арктической зоны России // Общество и экономика. 2008. № 7. С. 158–172.
8. *Кочемасов Ю. В., Моргунов Б. А., Соломатин В. И.* Эколого-экономическая оценка перспективы развития Арктики. URL: www.ecoenergy.ru/Article54.html.
9. Кроссполярный экспресс. URL: zubow.ru/page/1/225_1.shtml.
10. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. URL: www.rg.ru/2009/03/30/arktika-osnovy-dok.html.
11. Основы стратегии устойчивого развития Арктической зоны России. URL: www.arctictoday.ru/council/654.html.
12. Природные ресурсы Арктики. Справка. URL: www.rian.ru/arctic_spravka/20100415/220120223.html.
13. *Проничев В. Е.* Граница меняет замки. URL: www.rg.ru/2010/06/02/pronichev.html.
14. *Amos W.* If there's an oil spill, who's at risk? Canadian taxpayers // <http://www.theglobeandmail.com/news/opinions/if-theres-an-oil-spill-whos-at-risk-canadian-taxpayers/article1638799/>.
15. *Smith M., Giles K.* Russia and the Arctic: «The last Dash North». Advanced Research and Assessment Group. Russia Series 07/26. Defense Academy of the United Kingdom, 2007.