

Борьба за Северный морской путь: Запад покусается на русскую Арктику

Глобальное потепление привлекает в ледовитый океан все новых игроков

У России - самое длинное арктическое побережье. Но вокруг Северного полюса «столпились и наши соперники: США, Канада, Норвегия и Дания (через принадлежащую ей Гренландию). Сейчас из-за глобального потепления начали таять льды, открывая доступ к нефтегазовым залежам на шельфе. По этой же причине появилась возможность наращивать в этом регионе военное присутствие, не требующее использования дорогостоящих кораблей ледового класса.

О том, кто может стать хозяином северных широт, «КП» беседует с одним из ведущих экспертов по Арктике, экс-депутатом Госдумы России, председателем Общероссийского Движения Поддержки Флота, капитаном 1 ранга запаса Михаилом Ненашевым.



ПО ЧИСТОЙ ВОДЕ - К НАШИМ БЕРЕГАМ

- Михаил Петрович, насколько серьезна угроза быстрого превращения Арктики в поле столкновения наших интересов с западными?



- Для нас Арктика – дом родной. Посмотрите на карту России: арктические и приарктические районы составляют около половины всей территории страны. И вот сейчас впервые в отечественной истории появляется возможность полноценно(!) обустроить весь регион на качественно новом уровне. Ресурсная база на побережье и шельфе колоссальна: запасы нефти оцениваются в 35-45 млрд тонн, газа - до 80 трлн кубометров. До создания планетарной «зеленой экономики» еще очень далеко, в ближайшие полвека мир точно не обойдется без традиционных углеводородов. Нынешняя зима, что в Европе, что в США это подтверждает. Так что арктические залежи нам очень необходимы для развития и нашего

Севера, и всей России. Но за эти богатства и их использование Россией Запад разворачивает новую опасно-конфликтную напряженность. Поэтому политическое и военное давление на нас в Арктике будет усиливаться. Американские атомные подлодки как шныряли вдоль наших территориальных вод, в том числе подо льдами, так и продолжают. А теперь, по мере увеличения на большом Севере чистых ото льда акваторий открывается перспектива создания здесь новых военно-морских баз, усиления группировок кораблей. Недаром США сейчас обнародовали планы приступить к постоянному патрулированию арктических владений России по всему периметру.

- У нас есть возможности противостоять этому?

- Американцы заявляют, что ничего не нарушают: мол, мы в пределы 12-мильной российской территориальной морской зоны заходить не будем, а остальные моря арктического региона открыты для международного судоходства. Но, согласно Международной конвенции по морскому праву 1982 года, государство, несущее ответственность за тот или иной сектор моря, океана обязано обеспечить там безопасную навигационную обстановку. Вот мы и обеспечиваем - без нашего ледокольного сопровождения в российском секторе Арктики мы никому не позволим ходить. И есть еще 200-мильная российская экономическая океанская зона от Мурманска до Чукотки. В случае необходимости достойно ответим и с военной точки зрения. У нас достаточно сегодня сил и средств образумить любого агрессивного участника международных морских коммуникаций.

- Некоторые российские эксперты говорят, что мы напрасно вбухали кучу денег в базы на Земле Франца-Иосифа, на других арктических островах. Дескать, толку от них мало.

- Мы обязаны охранять и защищать свой дом, как все нормальные, здоровые народы! А тем более в условиях обостряющейся глобальной конкуренции, особенно когда конкуренты игнорируют все договоренности и приличия. Мы будем еще эффективней выстраивать в регионе нашу оборону. У нас в Арктике совокупная 200-мильная экономическая зона - больше территории США. К примеру, база, о которой идет речь, это центр огромного круга нашего прибрежного шельфа вокруг островов диаметром больше 400 миль.

АГРЕССИВНЫХ ЧУЖАКОВ НА СЕВМОРПУТЬ НЕ ПУСТИМ

- В советское время Северный морской путь (судоходный маршрут вдоль нашего арктического побережья, связывающий Северо-Запад России с регионами Сибири и Дальнего Востока) мы, не стесняясь, именовали своей национальной транспортной магистралью. Сейчас на Западе все чаще говорят, что надо лишить Россию права на монопольное использование Севморпути. Какой может быть развязка у этой проблемы?

- Да, это наша главная океанская коммуникация на Севере планеты. Например, единственный путь, по которому перевозится стратегическая продукция для ряда отечественных компаний. Поставлена задача через три с небольшим года выйти на перевозку 80 млн тонн различных грузов по Севморпути, сейчас перевозим чуть больше 30 млн тонн. У Запада нет никаких возможностей самостоятельного круглогодичного прохождения по этому маршруту. У них сегодня на всех - пяток ледоколов средней мощности. Их даже сравнивать нельзя с российским ледокольным флотом.

Действительно, в летний сезон ледовая обстановка на большинстве участков трассы улучшается. Но Конвенция 1982 года все равно требует гарантированного ледокольного обеспечения. Поэтому те иностранные суда, которые попытаются пройти Севморпуть без разрешения, мы просто остановим.

- Но задержания наверняка вызовут международный скандал...

- Западу поводы для скандала не нужны, они сами устраивают провокации, когда это им нужно для своих целей. Так что мы их хорошо знаем! И остановим! И они будут останавливаться, потому что знают об уровне наших военно-морских, пограничных сил в этом регионе. И мы их предупреждаем, что в случае аварии, катастрофы, произошедшей по их вине в районе Севморпути, последствия, в том числе экологического характера, могут растянуться на десятилетия. Мы в своем доме, и его безопасность для нас приоритет.

- А если они пойдут со своими ледоколами?

- Тогда пусть согласовывают с Россией весь спектр услуг в условиях Арктики: обслуживание этой ледокольной проводки, использование навигационного оборудования, предоставление ресурсов аварийно-спасательного обеспечения и т. п. Это уже вопрос денег. Здесь стоимость прохода со своим ледоколом может быть такова, что не будет никакого экономического смысла.

- Китай предложил нам совместно использовать Севморпуть как один из маршрутов их логистического проекта «Один пояс - один путь».

- Доставка грузов из КНР в Европу через Арктику занимает гораздо меньше времени, чем по южному маршруту - в обход Африки или через Суэцкий канал (выигрыш не менее двух недель). К тому же опять обострилась проблема пиратства у африканского побережья, в ряде других регионов. Судоходные компании теряют деньги и время, а грузополучатели - выгоду. В нынешних условиях китайцы являются для нас страной-партнером. Их предложения, учитывая санкционную западную политику, принимаются для реализации больших проектов. Китай покупает у России по рыночным ценам природные ресурсы, мы пополняем свой бюджет. Они, в свою очередь, получают доступ к нашим северным, восточным разработкам, вкладывая в них инвестиции.

Например, с участием китайцев и представителей других стран-соседей по АТР сооружен новый судостроительный комплекс в г. Большой Камень Приморского края. На этой верфи недавно «Роснефть» начала строительство арктического танкера ледового класса «Валентин Пикуль» на 70 тысяч тонн водоизмещения. Сравните: у нашего авианосца «Адмирал Кузнецов» полное водоизмещение – 61 тысяча тонн.



КАК ДОБРАТЬСЯ ДО ШЕЛЬФА?

- Пока на арктическом шельфе у нас действует лишь одна нефтедобывающая платформа ледового класса - «Приразломная». Создание таких платформ - очень затратное дело. Хватит ли у нас средств?

- «Приразломная» - первый мощный проект. Я был на этой платформе, когда она создавалась, это уникальное высокотехнологичное сооружение, с очень подготовленным персоналом. До недавнего времени у нас не было своих технологий по добыче с шельфа. Сейчас, но к сожалению, еле-еле появляются отечественные разработки. По прямому указанию из Вашингтона американские компании, к примеру, вышли из проекта по освоению Штокмановского нефтяного месторождения в Арктике. Свернули свое участие и соседи-норвежцы, даже акции нам, по-моему, бесплатно вернули. Будет здорово, если эти санкции послужат толчком к тому, чтобы мы стали развивать свои,

отечественные технологии. Сейчас у нас начинаются обсуждения по созданию ледостойких платформ.

- Но, где гарантия, что климат вновь не изменится. Опять придут льды и срежут все эти супер-платформы.

- На Севере фактор особых условий и риска – очень значимый. Ныне прорабатываются варианты прокладки трубопроводов на берег океана из сухопутных северных регионов для прокачки нефти, газа, газоконденсата, перегрузки их там на транспортные суда и доставки потребителям во всем мире. Проект уникальный, естественно дорогой. Но он заставит наши инженерные школы, мозговые научные центры действовать по-новому. А тем, кто получает большую прибыль с российских «северов», нужно давно(!) и по-настоящему вкладываться в наши же арктические и приарктические регионы - в развитие всей базы для жизни людей. По подсчетам специалистов, проекты по развитию Арктики загрузят работой на десятилетия более 2000 основных предприятий нашей страны.



ПОВОД ДЛЯ ТРЕВОГИ

Не кормим кормильца

- Михаил Петрович, но кто же будет претворять в жизнь эти проекты? Увы, но пока что арктические регионы остаются глубоко депрессивными, да еще с суровым климатом. Это заставляет людей оттуда уезжать.

- Вы правы, население по известным причинам покидает эти края – от Мурманска до Чукотки. Завозить туда вахтовиков - не выход. Они будут относиться ко всему как временщики. А без любящих свою землю, свой край людей борьбу с конкурентами за Арктику нам не выиграть. Обезлюдившие пространства будут пытаться занять другие народы. Но мы же веками живем на Русском Севере. Вопрос Арктики – в историческом значении, это и вопрос уважения к великим трудам наших героических предков. Они осваивали Север, они для нас (!) ресурсы нашли. Сделали в арктическом регионе русское рыболовство основательным. Достаточно напомнить, что на Шпицберген – Грумант постоянно ходили на поморских судах, ловили всюду на Севере рыбу. В советский период создали Севморпуть, построили города, ныне есть даже АЭС на Чукотке!

Около семидесяти процентов бюджета страны дает Русский Север и близкие к нему территории. А мы своего кормильца, выходит, не кормим, не обустроиваем на достойном уровне. Вот смотрите, сейчас банкротится одно из старейших пароходств страны – Мурманское. Владельцы и другие ответственные властные инстанции довели его до краха.

Нужна комплексная и реальная программа по освоению всего региона в новых условиях. Если перестанем быть вялыми, неэффективными, а возьмемся дружно и по уму, то будем действительно хозяевами северных широт, как это было раньше. Тогда уж и Запад, и Восток будут заинтересованы если не в дружбе с нами, то в позитивном сотрудничестве в Арктике.

беседу вел Андрей Баранов

«Комсомольская правда», сайт газеты, 24 февраля 2021 г.