

Арктика и Север. 2024. № 57. С. 267–284.

Научная статья

УДК 347.79(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.267>

## Российская Арктика в контурах актуальной Морской доктрины Российской Федерации

**Козьменко Сергей Юрьевич**<sup>1✉</sup>, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник  
**Козьменко Арина Сергеевна**<sup>2</sup>, кандидат экономических наук, научный сотрудник

<sup>1,2</sup> Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение ФГБУН «Федерального исследовательского центра КНЦ РАН», ул. Ферсмана, 24а, Апатиты, Россия

<sup>1</sup> [fregat306@mail.ru](mailto:fregat306@mail.ru) ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3728-8357>

<sup>2</sup> [kozmenko\\_arriva@mail.ru](mailto:kozmenko_arriva@mail.ru), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3623-308X>

**Аннотация.** За десятилетие имплементации стратегического планирования в современную российскую действительность плановые императивы также внедрились в процессы геоэкономического и политического развития Арктики, определив систему целей и функциональную доминанту этого геостратегического региона, в частности, в среднесрочной перспективе реализации бюджетной политики в 2024 г. и на плановый период 2025 и 2026 гг. За этот период усилилась значимость России в системе международных отношений, укрепилась репутация страны и уверенность в обретении статуса великой морской державы, а также в занятии прочных позиций на суше как государства с многовековыми традициями развития крупной континентальной цивилизации. При этом заметно усилилась роль Арктики: как среди региональных направлений национальной морской политики, так и во внешней политике России. По существу, Арктика стала определять степень величия государства на море, а для этого требуется всестороннее развитие морского потенциала. Главным является обеспечение посредством морского потенциала гарантированного доступа России к арктическим морским ресурсам и пространству, включая обеспечение бесперебойного, желательно круглогодичного, функционирования национальной транспортной коммуникации в Арктике — Северного морского пути — основы системы морских коммуникаций. Символом арктического морского потенциала по праву считается Арктический атомный ледокольный флот и флоты судов усиленного ледового класса.

**Ключевые слова:** морская держава, Арктика, морской потенциал, атомные ледоколы, Морская доктрина Российской Федерации, стратегическое планирование

### Благодарности и финансирование

Работа выполнена в рамках темы FMEZ–2023–0009 «Стратегическое планирование развития Арктики в новых геоэкономических и политических условиях» по государственному заданию ФИЦ «Кольский научный центр РАН».

## Russian Arctic in the Contours of the Maritime Doctrine of the Russian Federation

**Sergey Yu. Kozmenko**<sup>1✉</sup>, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Chief Researcher

**Arina S. Kozmenko**<sup>2</sup>, Cand. Sci. (Econ.), Researcher

\* © Козьменко С.Ю., Козьменко А.С., 2024

Для цитирования: Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Российская Арктика в контурах актуальной Морской доктрины Российской Федерации // Арктика и Север. 2024. № 57. С. 267–284. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.267>

For citation: Kozmenko S.Yu., Kozmenko A.S. Russian Arctic in the Contours of the Maritime Doctrine of the Russian Federation. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 57, pp. 267–284. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.267>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

<sup>1,2</sup> Luzin Institute for Economic Studies, Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences”, ul. Fersmana, 24a, Apatity, Russia

<sup>1</sup> fregat306@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3728-8357>

<sup>2</sup> kozmenko\_arriva@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3623-308X>

**Abstract.** During the decade of implementation of strategic planning in modern Russian reality, planning imperatives have also been introduced into the processes of geo-economic and political development of the Arctic, defining the system of goals and functional dominance of this geostrategic region, in particular, in medium-term perspective of budget policy implementation in 2024 and for the planning period of 2025 and 2026 [1]. During this period, Russia's importance in the system of international relations increased, the country's reputation and confidence in acquiring the status of a great maritime power, as well as in taking strong positions on land, as a state with centuries-old traditions of developing a large continental civilization, has been strengthened. At the same time, the role of the Arctic has noticeably increased, both among the regional directions of national maritime policy and in Russian foreign policy. Essentially, the Arctic began to determine the degree of state's greatness at sea and in the world. This requires the comprehensive development of maritime potential. The main thing is to ensure, through the maritime potential, Russia's guaranteed access to Arctic marine resources and space, including ensuring uninterrupted, preferably year-round, functioning of the national transport communication in the Arctic — the Northern Sea Route — the basis of the system of maritime communications. The Arctic nuclear icebreaker fleet and fleets of reinforced ice-class vessels are rightly considered the symbol of the Arctic maritime potential.

**Keywords:** *maritime power, Arctic, maritime potential, nuclear icebreakers, Maritime doctrine of the Russian Federation, strategic planning*

### Введение

Среди нормативных документов стратегического планирования последних лет <sup>1</sup> особенно выделяются Морская доктрина Российской Федерации 2022 г. <sup>2</sup> и Концепция внешней политики Российской Федерации 2023 г. <sup>3</sup>, поскольку в этих документах определяется степень позиционирования России на геополитическом и экономическом атласе современного мира в качестве великой морской державы. Такие акты принимались в новой России с известной периодичностью, но только последние классифицируются как документы стратегического планирования, представляющие собой целевую доминанту развития России, в частности, при реализации бюджетной политики в среднесрочной перспективе [1].

В XXI в. известны три версии Морской доктрины Российской Федерации, которые отражают совокупность официальных взглядов на национальную морскую политику и морскую деятельность Российской Федерации. Это Морские доктрины РФ, утверждённые Указами Президента РФ соответственно в 2001, 2015 и 2022 гг. (МД–2001 <sup>4</sup>; 2015 <sup>5</sup>; 2022).

<sup>1</sup> С принятием 28.06.2014 г. Федерального закона «О стратегическом планировании в Российской Федерации» №-172-ФЗ. URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_164841](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841) (дата обращения: 09.02.24).

<sup>2</sup> Морская доктрина Российской Федерации. «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512. URL: <https://base.garant.ru/405077499/?ysclid=lm5iq45yo296296627> (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>3</sup> Концепция внешней политики Российской Федерации. Указ Президента РФ № 229, 31.03.2023 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/copy/70811> (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>4</sup> Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. Утв. Президентом РФ 27.07.2001 г. URL: <https://docs.cntd.ru/document/902010411?ysclid=lp85km79am636682751> (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>5</sup> Морская доктрина Российской Федерации. Утв. Президентом РФ 26.07.2015 г. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_208427/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208427/) (дата обращения: 12.02.2024).

МД-2001, исходя из географических характеристик (наибольшей в мире протяжённости морских границ, наличия собственного побережья Тихого и Северного Ледовитого океанов, а также относительно свободного выхода в Северную Атлантику), определяет Россию как «исторически ведущую морскую державу». То же подчеркивается в МД-2015 и в других документах стратегического планирования, регулирующих морскую и военно-морскую деятельность России в частности<sup>6,7</sup>.

Однако МД-2022, основываясь на «национальных интересах Российской Федерации, которые распространяются на весь Мировой океан и Каспийское море» *определяет Россию как великую морскую державу*. Кроме наличия и содержания национальных интересов в Мировом океане, при подтверждении статуса великой морской державы ключевое значение имеет состояние морского потенциала. Это, в первую очередь, присутствие компетенций для поддержания на уровне современных стандартов экономической, технической и технологической базы обеспечения постоянной мобилизационной готовности Российского флота и средств освоения ресурсов Мирового океана, особенно нефти и газа континентального шельфа, а также наличие возможностей для воспроизводства военно-морской и морской техники в промышленных масштабах.

Национальные интересы России в Мировом океане, представленные в МД-2022, частично сочетаются и / или повторяют положения МД-2001 и 2015, но в главном являются новыми, учитывающими современные реалии развития морской деятельности страны. Возникновение в поле национальной морской политики таких значимых национальных интересов *свидетельствует о смене статуса России от ведущей морской державы к великой и усилении роли страны в морской деятельности современного мира*.

Это, прежде всего, *сохранение Россией статуса великой морской державы*<sup>8</sup> в условиях развивающегося полицентрического мира (п. 3 ст. 9)<sup>9</sup> на основе развития Российского флота (п.4

<sup>6</sup> Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года. Указ Президента Российской Федерации от 20.07.2017 г. № 327. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_220574/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_220574/) (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>7</sup> О Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ от 30 августа 2019 г. № 1930-р. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_332557/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_332557/) (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>8</sup> Следовательно, за короткий период в семь лет, прошедших между принятием двух Морских доктрин 2015 и 2022 гг., наша страна из ведущей (проще говоря, региональной) морской державы превратилась в великую, и этот статус следует сохранять. В этот период созданы принципиально новые элементы морского потенциала России — спущены на воду и вступили в строй в составе Северного флота три (из десяти строящихся и планируемых) фрегата «адмиральской серии» (пр. 22350 «Адмирал Горшков») и другие носители ударного гиперзвукового комплекса морского базирования «Циркон» и беспилотного подводного аппарата «Посейдон»; на АО «Балтийский завод» в Санкт-Петербурге создаётся уникальная серия ледоколов из семи кораблей проекта 22220, включая заложенный 26 января 2024 г. ледокол «Ленинград». На этом фоне грузооборот СМП в 2023 г. достиг рекордной отметки в 36 млн т, более чем в 5 раз превышающей наивысшее достижение времён Союза ССР. Источник: Послание Президента РФ Владимира Путина Федеральному собранию РФ 29 февраля 2024 г. URL: <https://kremlin.ru/events/president/news/73585> (дата обращения: 01.03.2024). Но главное, в этот период динамика глобального потепления (отношение площади таяния льда к предыдущему аналогичному периоду) была наиболее интенсивной [2, с. 146–157], и это создавало иллюзию и давало надежду, что круглогодичное плавание по СМП можно обеспечить сравнительно малым числом ледоколов, построив семь кораблей проекта

ст. 9)<sup>10</sup> и проведения эффективной военно-морской деятельности (п. 8 ст. 9)<sup>11</sup>. В новых геополитических условиях ВМФ РФ выполняет новые задачи по обеспечению безопасности трубопроводной транспортировки углеводородов морем (п. 6 ст. 9)<sup>12</sup> и гарантированного доступа к мировым системам морских коммуникаций, включая важнейшие проливы (п. 7 ст. 9)<sup>13</sup>.

МД–2022 впервые в истории новой России включает в число национальных интересов страны в Мировом океане рациональное использование стратегических ресурсов Арктики, при этом особо выделяется полномасштабное освоение арктического континентального шельфа, в том числе за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны<sup>14</sup> (ИЭЗ, п. 13 ст. 9)<sup>15</sup>, если это предусмотрено ст. 76 Конвенции ООН. Актуальная Морская доктрина МД-2022 особо подчёркивает потребность становления и развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации в составе атрибутики великой морской державы (п. 14 ст. 9)<sup>16</sup>. Таким образом, становление морского величия России неразрывно связано с Арктикой, с усилением значения этого региона в развитии страны. Поэтому акватории Северного Ледовитого океана и арктических морей относятся (п. 3 ст. 14)<sup>17</sup> к жизненно важным районам обеспечения национальных интересов России в Мировом океане.

Следовательно, порядок выделения приоритетов в определении национальных интересов России в Мировом океане и жизненно важных районов обеспечения последних доказывает, что статус великой морской державы подтверждается, прежде всего, в Арктике, на Арктическом региональном направлении национальной морской политики. Это определяет уровень разностороннего присутствия страны в этом геостратегическом регионе.

Особое выделение Арктики среди региональных направлений отмечается и в ст. 50<sup>18</sup>, Арктика является вторым по значимости регионом во внешней политике России после Ближнего Зарубежья и стоит перед Евразийским континентом, по существу, Китаем и Инди-

---

2220 к 2030 г. При этом в результате глобального потепления откроется доступ к несметным энергетическим ресурсам Арктики.

<sup>9</sup> Морская доктрина Российской Федерации. «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512. URL: <https://base.garant.ru/405077499/?ysclid=lm5iq45yo296296627> (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Там же.

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> Суверенные права прибрежного государства в морских зонах Мирового океана определяются Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (Конвенция ООН) в части территориального моря (ст. 3-4), прилегающей зоны (ст. 33), ИЭЗ (ст. 55–59) и континентального шельфа (ст. 76), в том числе за пределами ИЭЗ. В отдельную морскую зону выделен Северный морской путь (СМП) как сложившаяся исторически единая национальная транспортная коммуникация. Плавание по СМП устанавливается законодательством РФ в соответствии со ст. 234 (Покрытые льдом районы) Конвенции. Источник: Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. URL: [https://doc.mil.ru/documents/quick\\_search/more.htm?id=12093641%40egNPA](https://doc.mil.ru/documents/quick_search/more.htm?id=12093641%40egNPA) (дата обращения: 16.02.2024).

<sup>15</sup> Морская доктрина Российской Федерации. «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512. URL: <https://base.garant.ru/405077499/?ysclid=lm5iq45yo296296627> (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>16</sup> Там же.

<sup>17</sup> Там же.

<sup>18</sup> Концепция внешней политики Российской Федерации. Указ Президента РФ № 229 от 31.03.2023 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/copy/70811> (дата обращения: 12.02.2024).

ей. Эта новация 2023 г. связана с геополитическими потрясениями предыдущих лет: в Концепции внешней политики новой России, включая 2016<sup>19</sup> г. тройка региональных приоритетов выглядела так: 1. Страны СНГ; 2. Евросоюз и НАТО; 3. США.

Концепциями внешней политики новой России наша страна рассматривается, скорее как континентальная<sup>20</sup>, нежели морская держава, поскольку адекватная великой державе морская составляющая локализована (и то с большим допуском) только в Арктике<sup>21</sup>, а в остальных морских регионах страны флота океанской морской зоны, по существу, нет. Дислокация кораблей океанской морской зоны по флотам РФ представлена в [3].

Особенно важно: Россия является одной из двух крупнейших ядерных держав с наличием всех компетенций для обеспечения функционирования и содержания стратегических ядерных сил (СЯС) в составе ядерной триады, особенно СЯС морского базирования. В целом же (ст. 4<sup>22</sup>) многовековой опыт самостоятельной государственности совместно со странами Ближнего Зарубежья и сопредельными государствами позволяет идентифицировать «особое положение России как самобытного государства–цивилизации, обширной евразийской и евро–тихоокеанской державы», то есть простирающейся в пространстве между Европой и Тихим океаном и представляющей собой ось сердцевинной земли («Heartland») или основу континентальной цивилизации [6].

В целом морские и континентальные державы сосуществуют в единстве и противоположности мировых цивилизаций в концепции «континент–vis–океан», как две стороны одной медали.

В многообразии и на основе этих держав формируются морские и континентальные цивилизации (по существу, великие державы). В противостоянии *великих* держав основным является наличие способности нанести вероятному или явному противнику неприемлемый ущерб, который может быть разнообразным: военным, политическим, экономическим или иным [7, с. 506–507]. Понятие неприемлемого ущерба настолько индивидуально и субъективно, что, по существу, не поддается какой-либо унификации. Для того чтобы быть великой державой по определению, надо представлять собой государство, которое способно устоять перед мощью любой другой державы и ответить симметрично (или асимметрично) на все вызовы и угрозы последней. Однако действительно великой державой следует считать такое государство, которое большинством населения планеты признается таковым.

<sup>19</sup> Там же.

<sup>20</sup> В XX веке Советский Союз рассматривался как великая континентальная держава мира одним из ведущих военно-морских теоретиков С.Г. Горшковым [5].

<sup>21</sup> Показателем высокого класса морской деятельности России как великой морской державы является учение УМКА-21, проведённое в марте 2021 г. (в период максимальной интенсивности образования льда) в высоких арктических широтах 82°N. В ходе учения было выполнено одновременное всплытие во льдах с интервалом в 300 м трёх ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (РПКСН) — двух проекта 667БДРМ «Дельфин» поколения 2++ и новейшей подводной лодки проекта 955 «Борей» 4 поколения. Такой манёвр во льдах был выполнен впервые. Источник: «Умка» предупреждает Вашингтон: военная экспедиция в Арктике с элементами науки и шоу. URL: <https://argumenti.ru/army/2021/03/715970> (дата обращения: 12.02.2024).

<sup>22</sup> Концепция внешней политики Российской Федерации. Указ Президента РФ № 229, 31.03.2023 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/copy/70811> (дата обращения: 12.02.2024).

**Концепция «континент–vis–океан» и права России в Арктике**

Концепция «континент–vis–океан» воплощается в форме не сплошной (разорванной) линии соприкосновения двух мировых цивилизаций талассократической (морской) и теллуократической (континентальной), причём основой существования этой конструкции является единство и непреодолимая противоположность этих двух цивилизаций. Постоянное соприкосновение приводит к тому, что в недрах одной цивилизации постепенно зарождаются элементы другой, которые со временем при смещении гармонии сочетания отторгаются базовой (материнской) цивилизацией. В сочетании цивилизаций, безусловно, действует принцип гармонии: не прямо, но опосредованно.

В окрестностях линии «континент–vis–океан» приморские и прибрежные очаги и зоны, которые входят в союз с континентальными или морскими державами актуального состояния геополитической или иной конъюнктуры. Это дисконтинуальный пояс, ориентация составляющих которого в каждый данный момент зависит именно от направленности текущего вектора конъюнктуры. И если во второй половине XX в. определяющим фактором формирования альянсов были экономические соображения, обусловленные спецификой развития господствующей либерально–экономической модели (ЛЭМ), то в XXI в. всё большее значение приобретает геополитика. Все особенности сосуществования «властелинов моря» и «повелителей суши» удачно продемонстрированы в [8].

Следует подчеркнуть, что система «континент–vis–океан» является основой мироздания. Исчезновение одной из составляющих приведёт к коллапсу мирового масштаба и уничтожению системы сосуществования мировых цивилизаций. Примером тому является распад Советского Союза, что предопределило на рубеже веков геополитическую драму России [9].

В условиях глобального развития и утверждения ЛЭМ в мировом порядке, основанном на правилах, та и другая цивилизация стремится к глобальному превосходству, то есть к мировому господству или доминированию.

На современном этапе заката глобализации набирает силу тенденция утверждения национального могущества по принципу «Make America (Russia, China) Great (Again)» и / или регионального преимущества. Это означает, что на геополитическом и экономическом атласе современного мира создаются альянсы крепких региональных (или отраслевых, например, ОПЕК и ОПЕК+) государств, ещё не держав, но которым вполне по силам составить конкуренцию последним.

Морское мировоззрение основывается на известной геополитической концепции маринизма, которая оформилась на рубеже XIX и XX вв. под влиянием научных идей военноморских теоретиков Ф. Колумба [10] (Концепции абсолютного обладания морем) и А.-Т. Мэхэна [11, 12]<sup>23</sup> (Теории морской силы–«Sea Power»). Основным положительным утвер-

<sup>23</sup> Эти труды были изданы в виде хрестоматии, с сокращениями, в Советском Союзе к 1940 г. Идеи А.-Т. Мэхэна и Ф. Колумба были созвучны преобладающим в то время воззрениям позиционирования СССР в мире: «Кто владеет флотом, тот владеет морем, а кто владеет морем, тот владеет миром» (И.В. Сталин). Программа воен-

ждением маринизма считается универсальные максимы [12]: «сила на море решает судьбу истории» и «кто владеет морем, владеет всем». То есть глобальное превосходство (доминирование) или мировое господство обеспечивается через реализацию принципа «абсолютного обладания морем»<sup>24</sup> [10].

В теории «морской силы» Мировой океан представляет собой объединяющую коммуникацию, коммуникационную линию, обеспечивающую целостность локализованных по ходу этой коммуникации стран и регионов «разобщённых водой» — «море разъединяет и объединяет», образуя континентальные и / или морские агломерации.

С этих позиций на основе СЛО и арктических морей по линии СМП происходит коммуникационное объединение трёх океанов: Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого, которое обеспечивает связанность и территориальную целостность России и евразийского материка с севера. С юга ту же функцию выполняет коммуникационное объединение Атлантического, Индийского и Тихого океанов. Замыкает объединительное кольцо (Евразия — Америка) коммуникация: Тихий океан — СЛО (Северо-Западный проход) — Атлантический океан с севера и Тихий океан — Атлантический океан с юга.

Методологической основой формирования континентальной цивилизации служит концепция «Heartland» (сердцевинной земли), сформулированная в [6], которая реализует максиму (по аналогии с «Sea power»): «кто владеет сердцевинной землёй (то есть Центральной Евразией), тот обладает мировым островом (материком Евразия), и кто обладает мировым островом, владеет всем». Два мира, две цивилизации составляют системное целое. Так обеспечивается гармония мироздания.

К началу XX в. [6] политику европейских государств и Европы в целом, а следовательно — и основные контуры мировой политики определяли две сложившиеся державы, две империи: Британская (морская) и Российская (континентальная). Начало противостояния между ними началось с битвы за Мальту (1800 г.) и за столетие развилось и оформилось в геополитическую эпопею, известную как «Большая игра». Основой противостояния явилось то, что в XVIII–XIX вв. в недрах континентальной цивилизации России появились и развились элементы великой морской державы того времени, что было продемонстрировано миру чередой славных морских побед от Гангута (1714 г.) в Балтийском море до Синопа (1853 г.) в Чёрном<sup>25</sup>.

---

ного кораблестроения того времени (принята в 1936 г.) была грандиозной и соответствовала задачам великой морской державы в области создания океанского флота: предполагалось построить 533 корабля основных боевых классов, из них восемь не имеющих равных в мире линкоров (тип А «Советский Союз», водоизмещение 65,15 тыс.т.), четыре из которых были заложены в 1939 г., а также 16 тяжёлых крейсеров типа «Кронштадт». Реализация этой программы была сорвана с началом Великой Отечественной войны [13, с. 173].

<sup>24</sup> Понятие «абсолютного владения морем» введено в научный оборот Ф. Колумбом в 1890 г. [10] и включает военную, географическую и экономическую составляющие. В качестве примера ситуации «абсолютного владения морем» показано положение союзников в Крымской кампании 1853–1856 гг.

<sup>25</sup> Эта эпоха продлилась сравнительно недолго и закончилась поражением в Крымской кампании (1853–1856 гг.) потерей Черноморского флота. В дальнейшем Россия не отметилась какими-либо значительными морскими

Правовое регулирование арктического пространства осуществляется двусторонними соглашениями и национальным законодательством восьми<sup>26</sup> арктических стран, а также нормами международного права, включая Конвенцию ООН<sup>27</sup> в отношении пространства СЛО и арктических морей. При ограничении арктического пространства с юга Северным полярным кругом площадь Арктики составит порядка 21,0 млн км<sup>2</sup>, в том числе море (включая острова и земли) — 13,6 и суша — 7,4 млн км<sup>2</sup>. Российская территория в Арктике составляет 3,3 млн км<sup>2</sup> или порядка 45% от общей суши.

Россия граничит с тремя арктическими странами: Норвегией и Финляндией на западе и США на востоке. Пограничные споры и претензии на континентальную территорию отсутствуют, то есть вся сухопутная территория Арктики входит в зоны национальной юрисдикции арктических стран. В 1920-е гг., то есть задолго до принятия Конвенции ООН, сложился секторальный принцип делимитации границ полярных владений. Канада, СССР, Норвегия и США объявили зонами национальной юрисдикции арктические земли и острова, расположенные в границах выделенных секторов.

В частности, советский сектор полярных владений был образован в апреле 1926 г. Постановлением ЦИК СССР<sup>28</sup>, которое включило в зону национальной юрисдикции СССР все ныне принадлежащие России полярные острова и земли<sup>29</sup> общей площадью 0,2 млн км<sup>2</sup>. При этом следует подчеркнуть, что существующий до сих пор секторный принцип *определяет правовой статус только островов и земель, не затрагивая другие морские зоны, включая ИЭЗ и континентального шельфа в Арктике* [14, с. 4–12].

Россия, как и другие арктические страны, стремится получить суверенные права на арктические акватории, покрывающие воды и воздушное пространство над ними, а также континентальный шельф<sup>30</sup> в границах заявленного сектора.

---

победами и не создала флота великой морской державы. Отдельная печальная история — трагедии новейших атомных подводных лодок «Комсомолец» (1989 г.) и «Курск» (2000 г.).

<sup>26</sup> Пять арктических стран — Дания (Гренландия), Канада, Норвегия, Россия и США имеют непосредственный выход к акватории арктических морей; три — не имеют выхода к морю и не предъявляют претензий в части суверенитета над арктическими морскими пространствами, островами и землями. Это Исландия, Швеция и Финляндия.

<sup>27</sup> Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. URL: [https://doc.mil.ru/documents/quick\\_search/more.htm?id=12093641%40egNPA](https://doc.mil.ru/documents/quick_search/more.htm?id=12093641%40egNPA) (дата обращения: 16.02.2024).

<sup>28</sup> Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане. Постановление Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=8470#010794462544365202> (дата обращения: 22.02.2024). Этим Постановлением закреплялись права СССР на «все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова», расположенные между побережьем СССР и Северным полюсом в секторе между меридианами 32° 04' 35" E и 168° 49' 30" W. В 1935 г. было установлено, что в связи с Договором о Шпицбергене западная граница полярных владений СССР проходит с огибанием Шпицбергенского квадрата по меридиану 35° E между параллелями 74N и 81N.

<sup>29</sup> К наиболее значимым островам и землям российской Арктики относятся: Земли Франца-Иосифа, Новая Земля, Северная Земля, острова Врангеля, Колгуев и Вайгач.

<sup>30</sup> По данным Геологической службы США всего в Арктике локализованы 22% мировых неразведанных ресурсов углеводородов: 90 млрд барр. нефти, около 50 трлн м<sup>3</sup> природного газа и 44 млрд барр. газового конденсата. 84% этих ресурсов находится на КШ, 16% — в недрах сухопутной территории. Источник: Международно-

Согласно Конвенции ООН, длина соответствующей морской зоны прибрежного государства определяется суммарной протяжённостью исходных линий, а предельная ширина — установленными значениями: территориальное море — 12 миль, прилежащая зона — 24 мили и ИЭЗ — 200 миль. Суверенные права прибрежного государства на эти акватории ограничены свободами судоходства, включая транзитный проход военных кораблей, и другими видами морской деятельности, предусмотренными Конвенцией ООН. Акватории и покрывающие воды за пределами ИЭЗ относятся к категории открытого моря и не могут быть объектом суверенных прав прибрежных государств. При этом следует отметить особый разрешительный порядок плавания иностранных судов в акватории СМП.

Одним из способов определения внешней границы континентального шельфа (КШ) является закрепление этой границы на 200-мильном расстоянии от исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориального моря. Это не требует подтверждения в Комиссии ООН по границам континентального шельфа (Комиссия).

Таким образом, конвенционные площади ИЭЗ и КШ России в Арктике совпадают и составляют 4,1 млн км<sup>2</sup> при общей площади полярного сектора 5,8 (5,842) млн км<sup>2</sup>. То есть при наличии подтверждённых Комиссией доказательств максимально возможное увеличение российской зоны КШ составляет порядка 1,7 млн км<sup>2</sup>. Первичная (декабрь 2001 г.) и доработанная (август 2015 г.) заявки подтверждают права России на расширение зоны национальной юрисдикции КШ за пределами 200-мильной<sup>31</sup> морской зоны на 1,2 (точнее, 1,191) млн км<sup>2</sup>. Решение по этой российской заявке не принимается уже более 20 лет<sup>32</sup>. Сложившиеся

---

правовой статус Арктики. Досье. URL: <https://tass.ru/info/895685?ysclid=lswwnmm09p785067079> (дата обращения: 22.02.2024).

<sup>31</sup> Если окраина материка простирается более, чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, внешняя граница континентального шельфа определяется с помощью инструментария ст. 76 Конвенции ООН с одним существенным ограничением (п. 5 ст. 76 Конвенции ООН) — предельно возможное расстояние внешней границы континентального шельфа от исходных линий может составлять не более 350 миль, а от 2500-метровой изобаты не более 100 миль. Вторым критерий применяется только для подводных возвышенностей. При этом расширение прав прибрежного государства на континентальный шельф не изменяет правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства выделенного района (ст. 76 Конвенции ООН).

<sup>32</sup> Россия подписала и ратифицировала Конвенцию ООН в 1997 г., подготовила и направила в эту Комиссию (декабрь 2001 г.) мотивированное Представление (заявку) на расширение российского КШ за пределы 200-мильной морской зоны за счёт включения поднятий Менделеева и Ломоносова как продолжения подводной континентальной окраины материка Евразии. Однако Комиссия не сочла доводы российской стороны относительно континентальной природы поднятий Менделеева и Ломоносова убедительными и предложила доработать эту заявку. После проведения дополнительных исследований в августе 2015 г. была подана доработанная заявка на увеличение расширения границ континентального шельфа в Арктике 1,2 (1,191) млн км<sup>2</sup> за счёт присоединения комплекса Центрально-Арктических подводных поднятий — хребта Ломоносова и других участков морского дна, в том числе котловины Подводников, поднятия Менделеева, южной оконечности хребта Гаккеля, Чукотской котловины и Чукотского поднятия, а также зоны Северного полюса. По самым низким оценкам, это позволит прирастить потенциальные запасы углеводородов на 5 млрд т условного топлива. В апреле 2019 г. Подкомиссия ООН (структурное подразделение Комиссии) предварительно одобрила российскую заявку на расширение шельфа Арктики и подтвердила геологическую принадлежность объектов, включённых в расширенные границы континентального шельфа, к структурам продолжения шельфа России за пределами 200-мильной морской зоны и континентальной окраины материка Евразии.

вокруг России внешние геополитические обстоятельства (санкции) не добавляют оптимизма в скорейшем положительном разрешении этого вопроса.

В пространстве российского сектора полярных владений образовалась выпадающая зона КШ площадью  $5,842 - 4,1 - 1,191 = 0,551$  или порядка 0,6 млн км<sup>2</sup> в приполюсном районе, покрытом льдом круглогодично. Ответа на вопрос о том, является ли этот район продолжением подводной окраины материка Евразии или не является, пока нет. Поэтому принадлежность этого района к континентальной окраине Северной Америки либо Евразии или неконтинентальное происхождение этого участка шельфа равновероятны.

Так определяются контуры России в Арктике с неподтверждёнными суверенными правами на 1,2 млн км<sup>2</sup> и неустановленным правовым статусом 0,6 млн км<sup>2</sup> КШ.

Вокруг арктических районов, а особенно в зоне СМП, сложилось вполне ожидаемое противостояние между США и Россией в сложившихся традициях «континент–vis–океан». Сущность сохраняющихся фундаментальных противоречий состоит в том, что США стремятся к интернационализации пространства СЛО, включая СМП, а Россия настаивает на принципе секторального разделения КШ и внутреннем статусе СМП [15, с. 59–67].

### ***О ледокольном флоте великой морской державы и обеспечении грузооборота СМП***

Основой арктического флота, способного по определению плавать в разреженных и сплоченных льдах, являются ледоколы и суда усиленного ледового класса Arc4–Arc9.

*Символом морской мощи России в современной Арктике по праву считаются атомные ледоколы, имеющие практически неограниченную автономность и способные преодолевать даже многолетние ледовые поля, создавая развитую систему морских коммуникаций для обеспечения связанности регионального пространства.*

Несомненным успехом своего времени было создание атомного ледокола «Арктика» пр. 10520, который впервые среди надводных кораблей в активном плавании достиг Северного полюса в августе 1977 г. Этот элемент получил мировое признание как достижение великой морской державы. Вся серия из шести единиц пр. 10520 («Арктика» и «Сибирь») и пр. 10521 («Россия», «Советский Союз», «Ямал» и «50 лет Победы») была спущена на воду и введена в строй за 20 лет, начиная с 1972 г.

В эпоху «холодной войны» в проекте этих судов (в частности, «России» и «Советского Союза») была предусмотрена возможность мобильной инверсии (переоборудования) во вспомогательные крейсера, соответствующее оборудование было размещено на борту этих судов и частично на базовом складе.

Основу Арктической ледокольной группировки на рубеже веков, до вывода из эксплуатации «Советского Союза» в 2010 г. и «России» в 2013 г., составляли суда пр.10520 и 10580<sup>33</sup>; эти суда обеспечивали безопасность мореплавания по СМП, в основном, в аквато-

<sup>33</sup> Атомные мелкосидящие ледоколы (осадка 8,1 м против 11,0 м у ледоколов проекта 10520) сохранили лучшие качества дизельных ледоколов (типа «Капитан Сорокин»), но получили практически неограниченную по

рии от Обской губы до Енисейского залива в районах крупных инвестиционных проектов «Ворота Арктики» и «Ямал–СПГ» (нефть и газ) в Обской губе и «Норильский никель» (цветные металлы) в низовьях р. Енисей (п. Дудинка).

Для замены этих судов пр. 10520, 10521 и 10580, сроки эксплуатации которых (кроме ледокола «50 лет Победы») с учётом последнего продления ресурса ГЭУ заканчиваются в 2027 г., предназначается принципиально новая серия ледоколов проекта 22220 (табл. 1).

Таблица 1

Атомные ледоколы проекта 22220<sup>34</sup>

Поименование	Ввод в эксплуатацию, год		Текущее состояние	Оператор	Флаг
	план	факт			
Арктика*	декабрь 2017	октябрь 2020	В строю	Атомфлот	Россия
Сибирь*	май 2020	январь 2022	В строю	Атомфлот	Россия
Урал*	август 2021	ноябрь 2022	В строю	Атомфлот	Россия
Якутия	декабрь 2024		Проходит ШИ, декабрь 2024 г.		
Чукотка	декабрь 2026		Спущен на воду, ноябрь 2024 г.		
Ленинград**	декабрь 2028		Закладка, Январь 2024 г.		
Сталинград**	декабрь 2030		Закладка, план, 2025 г.		

\* Головной («Арктика») и два первых серийных («Сибирь» и «Урал») ледокола были сданы в эксплуатацию с существенной задержкой от 1,5 до 2,0 лет, что связано с внедрением программ импортозамещения комплектующих в сфере судовой энергетики, в частности, турбогенераторов для ледокола «Арктика», силовых установок для «Сибири» и турбин для «Урала». Ситуация с замещением поставок импортных комплектующих из Украины и стран ЕС была стабилизирована к 2020 г. Общий объём импортных комплектующих на судах пр. 22220 составляет порядка 10% [17, с. 166–167].

\*\* Закладка 5 и 6 серийных ледоколов (Ленинград и Сталинград) перенесена на год с 2023 и 2024 г. по Плану<sup>35</sup> на 2024 и 2025 гг. соответственно в связи со сложностями бюджетного финансирования.

Современный ледокол пр. 22220 отличается от предыдущего проекта 10520 повышенным сроком службы (40 лет против 25), что достигается использованием ядерного реактора РИТМ-200 с оптимальным ресурсом в 320 тыс. час, при этом перегрузка активной зоны проводится один раз в семь лет. Кроме того, интегрированное размещение активной зоны и парогенераторов в одном корпусе позволяет существенно снизить весовые и габаритные ха-

топливу автономность, что требуется для важнейшей тестовой линии Дудинка–Мурманск, где существует ограничение осадки по глубине фарватера на участке маршрута в низовьях реки Енисей. В серии пр. 10580 два ледокола финской постройки на верфи «Хольстрем Хисталахти», Хельсинки, «Таймыр» и «Вайгач» со сборкой ЯЭУ на Балтийском заводе и сдачей заказчику в 1989 и 1990 г. соответственно. В 2017 г. ресурс ГЭУ был продлен до 2027 г. параллельно с ледоколом «Ямал» во избежание «ледовой паузы» при смене поколений атомных ледоколов в Арктике до вступления в строй ледоколов проекта 22220.

<sup>34</sup> По данным [17, табл. 3] и выступления Президента РФ В.В. Путина 26.02.2024 г. в АО «Балтийский завод».

<sup>35</sup> План развития Северного морского пути на период до 2035 г. Распоряжение Правительства РФ от 01 августа 2022 г., №-2115-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 04.03.2024). План включает более 150 мероприятий с общим объёмом финансирования около 1,8 трлн рублей.

рактеристики ЯЭУ, что снижает общие эксплуатационные расходы за счёт повышения надежности и безопасности ЯЭУ в целом.

Достижение мощности на валу (три линии вала по 20 Мвт) до 60 Мвт позволило увеличить лёдопроходимость с 2,25 до 3,0 м. Ширина судна (33 м по крейсерской ватерлинии) позволяет прокладывать канал шириной в 37 м (однако этого недостаточно для проводки танкеров–газовозов типоразмера «Yamalmax» усиленного ледового класса Arc7 шириной 50,13 м), следуя за ледоколом в канале газозовы доламывают кромку канала до оптимальных размеров. Ширина корпуса ледокола проекта 10510 «Лидер» в 47,7 м позволит прокладывать канал шириной до 52,0 м.

Но главное — этот ледокол является универсальным для использования как на мелководье в русле сибирских рек, так и на более глубоких морских трассах СМП, поскольку имеет балластную систему изменения осадки от 9,03 / 9,3 до 10,5 м. Осадка может устанавливаться на любом уровне в пределах указанных реверсивных значений за счёт заполнения / осушения балластных цистерн. Полный переход от 9,03 до 10,5 м и обратно выполняется посредством насосов за четыре часа. Использование одного такого ледокола вместо двух (тяжёлого типа «Арктика» пр. 10520 и мелкосидящего пр. 10580 типа «Таймыр») позволяет снизить общую стоимость ледокольной проводки в 1,5–1,8 раза<sup>36</sup> в зависимости от количества изменений уровня осадки.

Строительство этой серии ледоколов осуществляется на АО «Балтийский завод»<sup>37</sup>, заказчиком выступает Госкорпорация по атомной энергии «Росатом»<sup>38</sup>, которая также частично участвует в финансировании третьего («Якутия») и четвёртого («Чукотка») серийных корпусов проекта 22220.

Согласно Плану<sup>39</sup>, финансовые средства федерального бюджета и внебюджетных источников (собственные средства ГК «Росатом» и / или заёмные средства под гарантией ГК «Росатом») на строительство в части подготовки к спуску и спуск на воду, достройки на плаву и проведение ШИ (швартовых испытаний) «Якутии» в 2022–2024 гг. составили (п. 3.2.2 Плана) 10,00 и 15,51 млрд руб., всего 25,51 млрд руб. То же для «Чукотки» в 2022–2026 гг. с расширенной программой подготовки к спуску на воду (п. 3.2.3) — 6,50 и 33,25 млрд руб., всего 39,75 млрд руб. Строительство пятого («Ленинград») в течение пяти (2024–2028 гг.) и шестого («Сталинград») в течение шести (2025–2030) лет ледоколов от момента закладки обойдётся

<sup>36</sup> Характеристики и история строительства атомных ледоколов проекта 22220. URL: <https://tass.ru/info/19827819> (дата обращения: 26.03.2024).

<sup>37</sup> Государственный судостроительный актив в составе Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) с 2007 г. Указ Президента РФ №394 от 21.03.2007 г. 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединённая судостроительная корпорация». URL: <https://base.garant.ru/190816/> (дата обращения: 04.03.2024). В августе 2023 г. ОСК была передана в доверительное управление банка ВТБ.

<sup>38</sup> В ведение ГК «Росатом» атомный ледокольный флот России перешел в 2008 г. в составе ФГУП «Росатом» на основании Указа Президента РФ №369 от 20.03.2008 г. «О мерах по созданию государственной корпорации по атомной энергии «Росатом». URL: <https://base.garant.ru/192963/> (дата обращения: 04.03.2024).

<sup>39</sup> Распоряжение Правительства РФ от 01 августа 2022 г., №-2115-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 04.03.2024).

ся Федеральному бюджету (п.п. 3.2.6. и 3.2.7) в 56,61 и 61,34 млрд руб. соответственно<sup>40</sup>. Также планируется бюджетное финансирование (24,8 млрд. руб. в 2023–2027 гг.) для строительства судна атомно–технологического обслуживания (п. 3.2.8) и ГК «Росатом» (220 млрд руб. в 2023–2030 гг.) для создания четырёх неатомных ледоколов<sup>41</sup> (п. 3.2.11).

Для обеспечения круглогодичного плавания судов Северным морским путём возможны комбинированные варианты расстановки ледоколов в районах прохождения трасс СМП в зависимости от характеристики последних и периода плавания, что определяется Правилами<sup>42</sup>.

Учитывая особенности навигации в акватории СЛО и арктических морей, РМРС<sup>43</sup> выделяет шесть классов «арктических» судов, то есть судов, имеющих необходимые конструктивные усиления для плавания в арктических морях. Эти суда усиленного ледового класса Arc4–Arc9 (Arc8 и Arc9 существуют только в теории) при определённых ледовых условиях могут плавать в арктических льдах самостоятельно либо в канале за ледоколом (табл. 2).

Таблица 2

Характеристика ледовых классов, толщина льда, м

	Самостоятельное плавание		Плавание в канале за ледоколом	
	Зима (декабрь–май)	Лето (июнь–ноябрь)	Зима (декабрь–май)	Лето (июнь–ноябрь)
<b>Arc4</b>	до 0,6 <sup>1</sup>	до 0,8 <sup>1</sup>	до 0,7 <sup>2</sup>	до 1,0 <sup>2</sup>
Arc5	до 0,8 <sup>1</sup>	до 1,0 <sup>1</sup>	до 0,9 <sup>2</sup>	до 1,2 <sup>2</sup>
Arc6	до 1,1 <sup>1</sup>	до 1,3 <sup>1</sup>	до 1,2 <sup>2</sup>	до 1,7 <sup>2</sup>
<b>Arc7</b>	до 1,4 <sup>3</sup>	до 1,7 <sup>3</sup>	до 2,0 <sup>2</sup>	до 3,2 <sup>2</sup>
Arc8	до 2,1 <sup>4</sup>	до 3,1 <sup>4</sup>	до 3,4 <sup>5</sup>	без ограничений <sup>6</sup>
Arc9	до 3,5 <sup>7</sup>	до 4,0 <sup>7</sup>	Эпизодическое преодоление льдов набегами	

<sup>40</sup> На этом фоне планы Правительства РФ о снижении финансирования строительства четырёх ледоколов в 2024–2026 г. на 4,28 млрд руб. или на 3,2% от суммы Плана<sup>26</sup> («Якутия» и «Чукотка» вместе 0,56; «Ленинград» и «Сталинград» — 2,36 и 1,36 млрд руб. соответственно) представляется обычной бюджетной корректировкой. Источник: Ледоколам Балтийского завода прижали финансирование. Что все это значит, «Фонтанка» спросила у экспертов. URL: <https://www.fontanka.ru/2023/10/20/72831971/?ysclid=lrutcewrhp23537488> (дата обращения: 06.03.2024).

<sup>41</sup> Стратегической целью строительства неатомных ледоколов мощностью на валу в 40 Мвт является замещение магистральных атомных ледоколов проектов 10520 и 22220 в Плане расстановки в Обской губе и Енисейском заливе, включая низовье р. Енисей (т. е. вблизи прибрежно-портовой инфраструктуры для возможности оперативного пополнения запасов) при обеспечении важнейших для этого региона проектов компаний «Новатэк», «ГМК «Норильский никель», ПАО «Газпром нефть», НК «Роснефть» и АО «Северной звезды» для высвобождения атомных ледоколов для работы в восточном секторе российской Арктики при плановом увеличении грузооборота СМП до 220 млн т в долгосрочной перспективе к 2035 г. Дизельные ледоколы такой мощности могут быть построены в России (известные зарубежные верфи не рассматриваются по понятным причинам) только на двух верфях — АО «Балтийский завод» и ССК «Звезда», однако оба предприятия, как известно, загружены заказами в пределах актуального горизонта планирования до 2030 г. Источник: «Росатом» решил построить четыре дизельных ледокола за свой счет». URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2023/11/03/1004014-rosatom-reshil-postroit-chetire-dizelnih-ledokola?ysclid=lte3k2nrv9688996252> (дата обращения: 05.03.2024).

<sup>42</sup> Правила плавания в акватории Северного морского пути. Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 г., № 1487 (в действующей редакции от 01.09.2023 г.). URL: <https://base.garant.ru/74664152/> (дата обращения: 05.03.2024).

<sup>43</sup> Российский морской регистр судоходства. URL: <https://rs-class.org/?ysclid=lteaaz10ab528729011> (дата обращения: 05.03.2024).

<sup>1</sup> в разреженных однолетних льдах

<sup>2</sup> в однолетних льдах

<sup>3</sup> в сплочённых однолетних льдах

<sup>4</sup> в двухлетних льдах

<sup>5</sup> в сплочённых однолетних и двухлетних льдах

<sup>6</sup> в многолетних льдах

<sup>7</sup> в сплочённых многолетних льдах

Ледовые поля в Арктике образуются неравномерно: западная часть российской Арктики находится под влиянием течения «Гольфстрим», поэтому суда усиленного ледового класса Arc4 и выше имеют конструктивно обеспеченную возможность безопасно плавать круглогодично в акватории Баренцева моря и в юго-западной части Карского моря [16, с. 37–43]. То есть в этой акватории мощность разреженных однолетних льдов не превышает зимой и летом 0,6 и 0,8 м соответственно.

Для свободного плавания в юго-восточной части Карского моря, в том числе в Енисейском заливе, в летний период суда должны иметь ледовую классность не ниже Arc7, такой же класс предусматривается для судов при плавании за ледоколом в режиме «канала» или «каравана» зимой [16, с. 37–43]<sup>44</sup>. В этих акваториях мощность сплочённых однолетних льдов не превышает летом 1,7 м, а зимой — 2,0 м.

Для работы в наиболее сложных условиях восточной Арктики, где припайный лёд достигает толщины порядка 4,0 м, ГК «Росатом» планирует построить на верфи ССК «Звезда» за период до 2033 г. три корпуса проекта 10510 «Лидер» мощностью на валах 120 Мвт. С такими судами будет реально обеспечить круглогодичное плавание на всей трассе СМП. Головной корпус «Россия» заложен на верфи ССК «Звезда» в июле 2021 г. за счёт средств Федерального бюджета, 127,6 млрд руб. уже выделено [17, с. 165].

Таким образом, к 2030 г. Арктическая ледокольная группировка будет состоять из десяти атомных (проекта 22220 (7); 10510 (2); 10520 (1) — «50 лет Победы») ледоколов с усилением неатомными (дизельными) ледоколами. Стратегическая цель и плановая доминанта этой группировки состоит как в обеспечении безопасности круглогодичного мореплавания на трассах СМП, так и выполнения Плана развития СМП на период до 2035 г. в части увеличения грузооборота, который в 2023 г. достиг 36 млн т при плановом показателе 46,82 млн т.

Плановое увеличение грузооборота СМП до 80 млн т<sup>45</sup> в 2024 г., до 90 млн т<sup>46</sup> в 2030 г. и до 130 млн т<sup>35</sup> в 2035 г. предусмотрено документами стратегического планирования. Эти

<sup>44</sup> Исходя из этих соображений построен арктический танкерный флот крупнейших энергетических проектов: три нефтяных танкера Arc6 (типа «Василий Динков») для проекта «Варандей» и два нефтяных танкера Arc6 (типа «Михаил Ульянов») для проекта «Приразломное» в Печорском море; семь нефтяных челночных танкеров Arc7 (типа «Штурман Альбанов») для проекта «Ворота Арктики» и пятнадцать танкеров–газовозов Arc7 (типа Кристоф де Маржери) для проекта «Ямал СПГ» в Обской губе, а также пять контейнеровозов Arc7 (типа «Норильский никель») для ГМК «Норильский никель» (Енисейский залив и низовья р. Енисей).

<sup>45</sup> О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года. Указ Президента РФ, №-204, 07 мая 2018 г. (в ред. от 21.07.2020). URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения: 26.02.2024).

<sup>46</sup> О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 год. Указ Президента РФ. № 645, 26 октября 2020 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (дата обращения: 26.02.2024).

показатели скорректированы в Плане<sup>47</sup>, которым целевой показатель годового грузооборота СМП предусмотрен на уровне 80, 150 и 220 млн т в 2024, 2030 и 2035 гг. соответственно.

Актуальная действующая в 2024 г. российская группировка ледоколов насчитывает 41 борт, в том числе 7 атомных и 34 дизель-электрических, включая портовые. Наиболее мощным из неатомных ледоколов является «Виктор Черномырдин», Icebreaker8, который имеет пропульсивную мощность в 25 Мвт, что позволяет работать в арктических льдах толщиной до 3 м. Этот ледокол российской постройки (АО «Адмиралтейские верфи») введён в эксплуатацию в ноябре 2020 г.

Для замещения магистральных атомных ледоколов пр. 22220 и 10520 в Плане расстановки на трассе СМП в районе Обской губы и Енисейского залива требуются дизельные (неатомные) аналоги мощностью в 40 и даже 45 МВт. Это позволит обеспечить подход и швартовку контейнеровозов и нефтяных танкеров к портам Енисейского залива (Дудинка, Диксон, Бухта Север), а также маневрирование танкеров-газовозов по проектам «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2» на входе в Обскую губу.

Однако для работы в самой Обской губе оптимальными являются *современные неатомные ледоколы российской постройки*, такие как «Виктор Черномырдин» меньшей пропульсивной мощности (25 Мвт). Там же используются ледокольные суда обеспечения проекта Аker ARC 130A «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» мощностью 22 Мвт для обеспечения терминальных операций по нефтяному проекту «Ворота Арктики»; эти ледоколы построены на Выборгском ССЗ в июне и декабре 2018 г. по заказу ПАО «Газпром нефть»

В предыдущие годы все неатомные ледоколы, работающие и сейчас в Арктике, были финской постройки, что накладывает известные геополитические санкционные ограничения по обслуживанию и ремонту этих ледоколов заводом–изготовителем. Это ледоколы постройки 1970-х гг. типа «Ермак» (серия из трёх единиц) и «Капитан Сорокин» (серия из четырёх единиц) с пропульсивной мощностью 26,5 и 16,4 Мвт соответственно, а также суда 2010-х гг. типа «Москва» (серия из пяти ледоколов проекта 21900 и 21900М). Мощности этих ледоколов не хватает для работы в круглогодичном режиме даже в относительно мягкой ледовой обстановке юго-запада Карского и Баренцева морей.

С увеличением количества судов, проходящих по трассе СМП, изменяется и расстановка ледоколов. ГК «Росатом» предполагает, что при плановых значениях грузооборота для обеспечения круглогодичной навигации в восточном секторе СМП в период с 2026 по 2030 гг. следует выполнить расстановку пяти атомных ледоколов с интервалом не более 500 миль друг от друга. В дальнейшем в период с 2031 по 2035 гг. круглогодичная навигация в восточном секторе СМП будет обеспечиваться девятью атомными ледоколами, расставленными с

<sup>47</sup> План развития Северного морского пути на период до 2035 г. Распоряжение Правительства РФ от 01 августа 2022 г., №-2115-р. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 04.03.2024).

интервалом не более 250 миль друг от друга. Общая потребность в ледоколах для всего СМП по этим периодам 14 (девять атомных и пять неатомных) и 18 (тринадцать атомных и пять неатомных) судов соответственно <sup>48</sup>.

### Заключение

Основу Российского ледокольного флота в Арктике органично дополняют военные ледоколы, корабли проекта 23550 мощностью 12,6 МВт «Иван Папанин» и «Николай Зубов» (постройки АО «Адмиралтейские верфи» для ВМФ), «Пурга» и «Дзержинский» (постройки Выборгского ССЗ для Береговой охраны ФСБ РФ). Кроме того, серия из трёх кораблей вспомогательных дизель–электрических ледоколов мощностью 10,4 Мвт проекта 21180 постройки АО «Адмиралтейские верфи» по заказу ВМФ — «Илья Муромец» (в составе Северного флота с 2017 г.), «Евпатий Коловрат» (в составе Тихоокеанского флота с 2024 г.) и «Святогор» — заложен в 2023 г. [3, с. 55].

Если морскую мощь России в Арктике по праву связывают с сильнейшей в мире группировкой атомных ледоколов, то в Мировом океане великая держава должна обладать не менее мощным флотом океанской морской зоны.

На рубеже веков вместе с распадом Союза ССР Российский флот терял корабли и покидал Мировой океан [3, с. 53–55]. Из кораблей океанской морской зоны в составе ВМФ РФ осталось всего *пять*: из четырёх построенных в 1980-х гг. на заводе им. 61 Коммунара (г. Николаев, Украина) ракетных крейсеров РКР пр. 1164 «Атлант» к 2024 г. в строю осталось *два*: «Маршал Устинов» (СФ) и «Варяг» (флагман ТОФ); РКР «Москва» (флагман ЧФ) затонул при буксировке в апреле 2022 г.; РКР «Адмирал Лобов» передан Украине в 1993 г. при разделе Черноморского флота. Отметим, что компетенции по строительству РКР такого класса утрачены вместе с распадом кооперационных связей с Украиной. Из семи тяжелых авианесущих крейсеров (ТАКР проекта 1143 «Кречет»), построенных в 1970–1987 гг. на Черноморском СЗ, г. Николаев, сегодня в составе ВМФ РФ (Северный флот) — *один* 1143-5, «Адмирал Кузнецов», который после почти семилетнего (2017–2024 гг.) ремонта ожидает возвращения в строй к концу 2024 г. Остальные либо проданы на металлолом (1143-1,2,3 — один в Китай и два в Ю. Корею), либо модернизированы в боевые корабли Индии (1143-4) и Китая (1143-6), один 1143-7 разобран на стапеле в 1992 г. Компетенции по строительству ТАКР также утрачены, и сегодня построить такой корабль Россия просто не в состоянии.

Гордостью отечественного кораблестроения является серия тяжёлых атомных ракетных крейсеров (ТАРКР, проект 1144 «Орлан») из пяти кораблей, построенных в 1970–1980 гг. на Балтийском заводе в Ленинграде. Однако и эта серия кораблей разделила судьбу российского флота в 1990-х гг.: строительство пятого корпуса было отменено ещё в 1990 г. Головной («Адмирал Ушаков», Северный флот) и следующий («Адмирал Лазарев», Тихоокеанский

<sup>48</sup> По данным офиса по вопросам развития Арктики Госкорпорации «Росатом». Эксперт: к 2030 году плотность расстановки атомных ледоколов на Севморпути достигнет 500 миль. URL: <https://dzen.ru/a/ZCVYx5PvUC4J0eLo> (дата обращения: 10.03.2024).

флот) корпуса служили в ВМФ СССР с 1980 по 1990 г., затем более 25 лет готовились то к модернизации, то к утилизации, пока не были отправлены на слом в 2021 г.

К 2024 г. в составе ВМФ РФ осталось два таких корабля. «Адмирал Нахимов» находится в длительном и глубоком ремонте на ПО «Севмаш», уже потрачено более 200 млрд руб., и флагман Северного флота (в строю с апреля 1998 г.) «Петр Великий», который также требует аналогичного дорогостоящего ремонта.

Таким образом, если МД-2022 имеет в виду статус России как великой мировой морской державы, то в современных геополитических условиях России просто не по силам создать и содержать флот (не только военно-морской, но и танкерный, включая танкеры-газовозы, а также сухогрузы и балкеры), адекватный этому статусу.

Если же речь идёт о флоте великой морской державы в Арктике с выходом в Северную Атлантику и Средиземноморье, то здесь достаточно серии кораблей дальней морской зоны (пр. 22350 «Адмирал Горшков» постройки АО «Северная верфь»), вооружённых гиперзвуковыми «Цирконами», стоимость которых в 7–8 раз ниже «Орланов». При этом, что очень важно, следует обеспечить оперативные межфлотские переходы надводных кораблей Северным морским путём круглогодично.

Так сложилось, что стартовые позиции для «сохранения статуса великой морской державы» сохранились только в Арктике, поэтому начинать надо отсюда и сделать Россию вновь великой.

### Список источников

1. Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов. Москва: Минфин РФ, 2023. 162 с.
2. Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Планирование экономического присутствия России в Арктике // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2024. № 2. С. 146–157. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.2.2024.84.011>
3. Козьменко С.Ю. Планирование развития Арктики в контурах актуальной морской доктрины Российской Федерации // Морской сборник. 2024. № 2. С. 51–55.
4. Бжезинский З. Ещё один шанс: Три президента и кризис американской сверхдержавы / Пер. с англ. Ю.В. Фирсова. Москва: Международные отношения, 2007. 192 с.
5. Горшков С.Г. Морская мощь государства. Москва: Воениздат. 1976. 464 с.
6. Mackinder H.J. The geographical pivot of history // The Geographical Journal. 1904. Pp. 421–437.
7. Kennedy P. The Rise and Fall of the Great Powers. New York: Random House, 1987. 540 p.
8. Ивашов Л.Г. Геополитика русской цивилизации. Москва: Институт русской цивилизации, 2015. 800 с.
9. Ивашов Л.Г. Геополитическая драма России. Выживет ли Россия в XXI веке? Москва: Аргументы недели, 2021. 528 с.
10. Коломб Ф. Морская война, ее основные принципы и опыт / Пер. Н.П. Азбелева. Москва; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2003. 668 с.
11. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на французскую революцию и Империю. В 2-х томах. Москва; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2002. 1176 с.
12. Mahan A.T. The Influence of sea Power upon History 1660–1783. Boston: Little, Brown, and Company. 1890. 664 p.

13. Козьменко С.Ю. Национальная морская политика на арктическом региональном направлении и глобальные трансформации экономики // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2005. № 1 (14). С. 172–181.
14. Бочаров А.А., Михайлов А.А. Россия и Арктика. Международно-правовые и военные аспекты оформления границ российского арктического сектора в 1920-х — начале 1930-х годов // Военно-исторический журнал. 2018. № 9. С. 4–12.
15. Брусницын В.Н. Арктика в политике США // Морской сборник. 2024. № 1 (2122). С. 59–67.
16. Борусевич В.О., Каневский Г.И., Сазонов К.Е. Требования к ледовым качествам корабля и некоторые проблемы их разработки // Морской сборник. 2017. № 7(2044). С. 37–43.
17. Николаева А.Б. Ледокольный атомный флот как фактор развития Северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2022. № 3. С. 158–170. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.3.2022.77.011>

## References

1. *The Main Directions of Budget, Tax and Customs Tariff Policy for 2024 and for the Planning Period of 2025 and 2026*. Moscow, Minfin RF Publ., 2023, 162 p. (In Russ.)
2. Kozmenko S.Yu., Kozmenko A.S. Strategizing Russia's Economic Presence in the Arctic. *The North and the Market: Forming the Economic Order*, 2024, no. 2, pp. 146–157. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.2.2024.84.011>
3. Kozmenko S.Yu. Planning the Development of the Arctic in the Contours of the Current Maritime Doctrine of the Russian Federation. *Morskoy sbornik*, 2024, no. 2, pp. 51–55.
4. Bzhezinskiy Z. *One More Chance: Three Presidents and the Crisis of the American Superpower*. Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 2007, 192 p. (In Russ.)
5. Gorshkov S.G. *Naval Power of the State*. Moscow, Voenizdat Publ., 1976, 464 p. (In Russ.)
6. Mackinder H.J. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 1904, pp. 421–437.
7. Kennedy P. *The Rise and Fall of the Great Powers*. New York, Random House, 1987, 540 p.
8. Ivashov L.G. *Geopolitics of Russian Civilisation*. Moscow, Institut russkoy tsivilizatsii Publ., 2015, 800 p. (In Russ.)
9. Ivashov L.G. *Geopolitical Drama of Russia. Will Russia Survive in the XXI Century?* Moscow, Argumenty nedeli Publ., 2021, 528 p. (In Russ.)
10. Kolomb F. *Naval Warfare, Its Basic Principles and Experience*. Moscow, Saint-Petersburg, Terra Fantastica, 2003, 668 p. (In Russ.)
11. Mahan A.T. *The Influence of Naval Power on the French Revolution and Empire*. In 2 Volumes. Moscow, Saint Petersburg, Terra Fantastica, 2002, 1176 p. (in Russ.)
12. Mahan A.T. *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. Boston, Little, Brown, and Company, 1890, 664 p.
13. Kozmenko S.Yu. National Maritime Policy in the Arctic Regional Direction and Global Economic Transformation. *The North and the Market: Forming the Economic Order*, 2005, no. 1 (14), pp. 172–181.
14. Bocharov A.A., Mikhaylov A.A. Russia and the Arctic. International Law and Military Aspects of the Establishment of Borders of the Russian Arctic Sector in the 1920s – Early 1930s. *Military Historical Journal*, 2018, no. 9, pp. 4–12.
15. Brusnitsyn V.N. Arctic in the US Policy. *Morskoy sbornik*, 2024, no. 1 (2122), pp. 59–67.
16. Borusevich V.O., Kanevskiy G.I., Sazonov K.E. Requirements for the Ice Qualities of the Ship and Some Problems of Their Development. *Morskoy sbornik*, 2017, no. 7(2044), pp. 37–43.
17. Nikolaeva A.B. Icebreaker Atomic Fleet as a Factor of the Northern Sea Route Development. *The North and the Market: Forming the Economic Order*, 2022, no. 3, pp. 158–170. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.3.2022.77.011>

Статья поступила в редакцию 11.03.2024; одобрена после рецензирования 25.03.2024;  
принята к публикации 01.04.2024

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации  
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов