

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 44–62.

Научная статья

УДК 338.47(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.44>

Планирование развития арктических морских коммуникаций в эпоху гибридной войны

Козьменко Сергей Юрьевич^{1✉}, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник
Козьменко Арина Сергеевна², кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

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

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

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

Аннотация. Региональное присутствие России в Арктике является доминантной целью национальной морской политики страны и обеспечивается уровнем развития арктической системы коммуникаций, при этом основное с позиций национальной безопасности значение имеет морская составляющая этой системы, включая Северный морской путь (СМП), имеющий статус национальной транспортной магистрали. Значимость Арктики среди национальных интересов страны подтверждается актуальной Морской доктриной России 2022 г. и другими документами стратегического планирования последних лет. Планирование развития арктических морских коммуникаций планируется в пределах актуальных горизонтов до 2030 и 2036 гг. как в разрезе обеспечения грузооборота СМП (как осевого каркаса арктических морских коммуникаций), так и в контексте утверждения мероприятий и объектов капитального строительства. Также предметом планирования является развитие флота, в том числе ледоколов и судов усиленного ледового класса, которые по праву являются символом арктического морского потенциала России. Присутствие этих судов совместно с военными кораблями на трассах СМП и морских коммуникациях Северного Ледовитого океана (СЛО) и арктических морей обеспечивают связанность и целостность (как морскую, так и территориальную) регионального пространства Арктики. Поэтому пополнение Арктического ледового флота в соответствии с потребностями крупных нефтегазовых проектов приобретает критическое значение, особенно в эпоху гибридного противостояния России и стран «коллективного Запада», которое уже приобрело явные черты полноценной войны.

Ключевые слова: Арктика, морские коммуникации, гибридная война, энергетические проекты, арктический морской потенциал, атомные ледоколы, суда усиленного ледового класса, 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».

* © Козьменко С.Ю., Козьменко А.С., 2025

Для цитирования: Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Планирование развития арктических морских коммуникаций в эпоху гибридной войны // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 44–62. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.44>

For citation: Kozmenko S.Y., Kozmenko A.S. Planning the Development of Arctic Maritime Communications in the Era of Hybrid Warfare. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 44–62. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.44>



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

Planning the Development of Arctic Maritime Communications in the Era of Hybrid Warfare

Sergey Y. Kozmenko^{1✉}, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Chief Researcher

Arina S. Kozmenko², Cand. Sci. (Econ.), Researcher

^{1,2} Luzin Institute for Economic Studies — Subdivision of the Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences”, ul. Fersmana, 24a, Apatity, Russia

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

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

Abstract. Russia’s regional presence in the Arctic is the dominant goal of the country’s national maritime policy and is ensured by the level of development of the Arctic communications system, while the primary significance from the standpoint of national security belongs to the maritime component of this system, including the Northern Sea Route (NSR), which has the status of a national transport artery. The importance of the Arctic among the national interests of the country is confirmed by the current Maritime Doctrine of Russia 2022 and other strategic planning documents of recent years. The development of Arctic maritime communications is planned within the current horizons up to 2030 and 2036, both in terms of ensuring cargo turnover of the NSR (as the axial framework of Arctic maritime communications) and in the context of approving capital construction activities and facilities. Besides, the subject of planning is the development of the fleet, including icebreakers and reinforced ice-class vessels, which are rightfully a symbol of Russia’s Arctic maritime potential. The presence of these vessels together with military ships on the NSR and sea communications of the Arctic Ocean (AO) and the Arctic seas ensure the connectivity and integrity (both maritime and territorial) of the Arctic regional space. Therefore, the replenishment of the Arctic ice fleet in accordance with the needs of large oil and gas projects is of critical importance, especially in the era of hybrid confrontation between Russia and the countries of the “collective West”, which has already acquired obvious features of a full-fledged war.

Keywords: *Arctic, sea communications, hybrid warfare, energy projects, Arctic maritime potential, nuclear icebreakers, reinforced ice-class vessels, planning*

Введение

Философским камнем мирового развития — своего рода «эликсиром жизни» всего сущего на Земле — является «единство и противостояние властелинов моря и повелителей суши» [1], которое реализуется формулой «континент-vis-океан», показанной авторами в [2, с. 272–273]. Эта формула основывается на морской и континентальной геополитических традициях¹. На рубеже XVIII и XIX вв. формула «континент-vis-океан» отражала противостояние между двумя великими державами того времени — Российской и Британской Империями. Соперничество между ними за обладанием о. Мальта (1800 г.) в центре Средиземного моря положило начало грандиозной геополитической эпопее, известной под названием «Большая игра».

¹ В основе морской геополитической традиции лежат идеи маринизма, концентрированно выраженные в теории морской силы (Sea Power) А.-Т. Мэхэна [3; 4] и концепции абсолютного обладания морем Ф. Колумба [5]. Универсальной максимой этих воззрений является формула — «сила на море решает судьбу истории» и «кто владеет морем, владеет всем». Геополитическая традиция формирования континентальной цивилизации основана на выделении «Heartland» (сердцевинной земли), то есть критического с позиций достижения мирового господства континентального пространства. Отсюда и максима (по Х. Маккиндеру [6–8]): «кто владеет сердцевинной землей (Евразией, как континентом), тот обладает мировым островом (материком Евразия), и кто обладает мировым островом, тот владеет всем». Таким образом, при характеристике позиции государства на геополитическом атласе современного мира определяющим является доминирование либо морской силы, либо земной массы.

«Большая игра» продолжается уже более двухсот лет — участники этой геополитической эпопеи качественно преобразовывались: Российская Империя через Советский Союз в современную Россию, «самобытное государство—цивилизацию, обширную евразийскую и евро-тихоокеанскую державу»². Британская Империя — в так называемый «коллективный Запад», основой которого являются страны, входящие в собирательное понятие «англосаксы»³. Это прежде всего США и Великобритания⁴.

В основе концепции «океан—vis—континент» заложена безусловная живучесть обеих сторон: и властелинов моря, и повелителей суши, что является красной линией «Большой игры» — нарушение этого порядка как военными, так и невоенными (гибридными) способами обязательно приведёт ко всеобщему коллапсу мироздания. В мировом масштабе обе цивилизации сосуществуют, постоянно ослабляя и противодействуя усилению друг друга. И нет такой силы, которая способна изменить сложившийся порядок вещей.

Морское пространство как объект доминирования определяется концентрацией морских коммуникаций, в главном — локализацией логистических цепей поставок товаров.

Если в XVIII в., а особенно (после открытия Суэцкого канала, 1869 г.) в XIX в. мировая торговля была сосредоточена в Средиземном море, то в начале и середине XX в. фокус борьбы за морские коммуникации по той же причине сместился в Северную Атлантику⁵, а затем и в Индийский океан. Так, в начале XXI в. в северных акваториях Индийского океана сложилась мировая логистическая магистраль, названная по китайской традиции Южным Шёлковым путём.

Ввиду сложившейся напряжённости в зоне Красного моря и Баб-эль-Мандебского пролива, а также, что весьма вероятно, проецирования этой напряжённости на Ормузский пролив как ответ Ирана на сирийские события декабря 2024 г., сложилось новое гибридное противостояние на морских коммуникациях от Суэцкого канала по всей трассе Южного Шёлкового пути.

Поэтому в первой половине 2025 г. наиболее безопасной представляется зона Полярного Шёлкового пути, проходящего в акватории Северного Ледовитого океана (СЛО) и арктических морей.

Полярный Шёлковый путь является более широкой (охватывает Центральный фарватер СЛО) и протяжённой (простирается от Берингова пролива до Атлантики) морской коммуникацией, чем известный Северный морской путь (СМП). Неожиданный рост геополитиче-

² Концепция внешней политики Российской Федерации. Указ Президента РФ от 31.03.2023 г., № 229, ст. 4. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/copy/70811> (дата обращения: 15.12.2024).

³ Россия активно взаимодействует с англосаксами более 300 лет, с времен Петра Великого [9, с. 41–118].

⁴ Следует подчеркнуть, что доминирование России и англо-американцев в динамике мирового развития было предсказано задолго до наших дней, ещё в середине XIX в. А. де Токвилем, министром иностранных дел Франции [10].

⁵ В этот период зародилось и получило развитие новое направление в морской геополитике — «атлантизм», максимой которого явилась формула «кто владеет пространством (кто доминирует) в Северной Атлантике — владеет миром», поэтому битва за Атлантику явилась одним из ключевых сражений Второй Мировой войны.

ской и экономической конъюнктуры СМП привёл к нарастанию активности США в Арктике в направлении придания интернационального статуса арктическим коммуникациям, включая СМП, в то время как Россия придерживается внутреннего статуса СМП как национальной транспортной магистрали [11, с. 59–67].

Значение Арктики в современном мире определяется актуальной Морской доктриной России⁶: признавая нашу страну *великой морской державой, следует подчеркнуть, что этот статус подтверждается именно в Арктике*, поскольку в этом морском регионе базируется Северный флот с кораблями океанской морской зоны и именно там сегодня сфокусированы национальные интересы России в Мировом океане

В целом организация круглогодичного рейсового торгового мореплавания по СМП затрудняется рядом существенных обстоятельств. Это прежде всего сложная ледовая обстановка в зимний период навигации, особенно на восточном плече от пролива Вилькицкого до мыса Дежнёва.

К тому же ожидается похолодание, начиная с 2027/2028 гг. [подробнее см. 12, с. 151–155], что потребует увеличения количества ледоколов и судов с ледовым усилением до класса Arc7 для обеспечения планируемого прироста грузооборота. Но главное — по существу отсутствует грузовая база транзита: нечего и некуда возить.

Транзит сам по себе не имеет существенного значения для России. Важно обеспечение этого транзита, то есть присутствие кораблей и судов России на арктических коммуникациях. Российские суда, в том числе ледоколы и военные корабли, своим присутствием на маршрутах СМП обеспечивают связанность (а следовательно — и территориальную целостность) регионального пространства Арктики. Применение китайской модели — по СМП транспортировка китайских грузов осуществляется китайскими судами и экипажами в сопровождении китайских ледоколов и полярных лоцманов — предполагает как минимум заинтересованность Китая в обеспечении безопасности этого маршрута; в таком случае России следует регулировать «критическую массу» судов на трассах СМП в точках входа как с запада через новоземельные проливы или в районе м. Желания, так и с востока через Берингов пролив.

Функциональной доминантой арктических коммуникаций является обеспечение межфлотских переходов, северного завоза, доставка каботажных грузов обеспечения и транспортировка товарных грузов крупных энергетических, особенно нефтегазовых, проектов, которые являются образующими доходной части Федерального бюджета РФ. Степень реализации этих функций определяет уровень геополитического, экономического и / или иного (энергетического, технологического и т. п.) — в целом, разностороннего (*гибридного*)

⁶ 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: 15.12.2024).

присутствия России в пределах регионального пространства Арктики и является показателем целостности (как территориальной, так и морской) и связанности (единства) последнего.

Стремление к такому *гибридному* присутствию реализуется через императив владения пространством, в пределе — достижения позиционирования мирового господства или глобального превосходства не только военными, но и иными, гибридными, средствами.

При закате глобализации в сложившуюся к концу XX в. геополитическую традицию достижения глобального превосходства всё чаще встраиваются элементы концепции типа «Make America (Russia, China) Great Again» (национального могущества) и / или регионально-го преимущества, последнее соответствует политике России в Арктике в отношениях с остальными арктическими странами.

Для достижения мирового доминирования США используют любые возможные и доступные инструменты. Мировая гегемония США имеет три точки опоры.

Первое — это обеспечение лидирующей позиции доллара в мировых хозяйственных комбинациях (инструмент геоэкономики), а поскольку нынешний доллар с 1970-х гг. это ещё и нефтедоллар, то нефть превращается в четвёртую точку опоры гегемонии США по принципу «кто владеет нефтью — владеет миром» (инструмент геоэнергетики).

Второе — инструментарий геополитики, обеспечение постоянного присутствия и контроля над стратегическими морскими коммуникациями и центрами локализации основных мировых торговых путей. Это достигается посредством АУГ (авианосных ударных групп) ВМС США, которые явно или неявно (гибридно) обеспечивают мировой баланс сил в пользу США часто даже без применения оружия, а лишь посредством демонстрации силы и флага в критических акваториях, что сопровождается проведением квалифицированных информационных компаний.

Третье — подбор и расстановка проамериканских элит в критических странах и контроль над ними посредством морской силы и нефтедоллара.

Феномен владения пространством в реалиях XXI в. означает не столько право купить или продать объекты владения, сколько иметь гарантированный доступ, то есть обладать последними и иметь определённый приоритет (доминировать) при распоряжении, использовании и пользовании богатствами этих объектов.

Противостояние в борьбе за ресурсы и коммуникации, обеспечивающие гарантированный (в той или иной степени) доступ к этим ресурсам и центрам локализации мировой торговли, порождает войны и военные конфликты различной интенсивности на локальном, региональном, континентальном и даже мировом уровнях.

Войны сосуществуют в параллельной реальности. Политика — это искусство возможного, или «искусство компромисса»⁷. Где-то возникают известные с незапамятных времён горячие войны, которые со ссылкой на [15; 16] понимаются как «война есть продолжение

⁷ Итоги года с Владимиром Путиным 19 декабря 2024 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/75909> (дата обращения: 19.12.2024 г.)

политики иными средствами». Особенности геополитики второй половины XX в. привнесли новые конструкции «холодной» и «неоохлажденной» войны. История противостояния США и СССР, а затем и России в XX–XXI вв. (от Кореи 1950–1953 гг. до Сирии наших дней) полна драматизма при создании веера «casus belli» в эпоху «холодной» и «неоохлажденной» войны. Этот призрак сражений XX в. является предтечей *гибридной войны*, проявляющейся повсеместно с начала XXI в. как новая разновидность противостояния.

Так складываются основные контуры гибридной войны: противодействие сторон в формуле «океан–vis–континент» охватывает не только военную, но и невоенную (гражданскую) сферу.

При этом достигается цель гибридной войны, *«когда разрушения военного характера и масштаба достигаются с применением невоенного (гибридного) инструментария»* [13, с. 40], — нанесение вероятному или явному противнику неприемлемого для него ущерба [14, с. 506–507] с позиций обеспечения национальной безопасности.

Так сложилось, что сегодня энергетика, в том числе и морская транспортировка энергетических ресурсов, наряду с технологиями и финансами, климатом и торговлей, культурой и здравоохранением, а также прочими инструментами становится атрибутом гибридной войны.

Эта статья посвящена влиянию элементов гибридной войны (санкций) на динамику развития Арктического ледового флота, состоящего из ледоколов и судов с ледовыми усилениями, то есть судов усиленного ледового класса.

Становление и развитие Арктического ледового флота

Символом Арктики по праву (наряду с Белым медведем) считается атомный ледокол, способный преодолевать арктические льды и маневрировать в любой точке арктического пространства, включая Северный полюс.

Первым атомным ледоколом, ознаменовавшим начало современного этапа масштабного освоения Арктики, стал «Ленин», построенный в декабре 1959 г. на Ленинградском Адмиралтейском объединении. Создание этого ледокола позволило разработать техническую и технологическую базу для закладки в 1972 г. и создания за 35 лет⁸ серии из шести новейших для того времени ледоколов проекта 10520/10521 на верфях нынешнего АО «Балтийский завод», который сегодня обладает всеми лицензиями для строительства атомных военных и гражданских кораблей и судов.

Ледоколы этого проекта способствовали качественно новому формату развития арктических морских коммуникаций в контексте обеспечения разностороннего присутствия России в Арктике; так, в августе 1977 г. атомный ледокол «Арктика» (в эксплуатации с 1974 г.) впервые среди надводных кораблей в активном плавании достиг Северного полюса, а в

⁸ Последний (шестой) ледокол этой серии «50 лет Победы» был введен в эксплуатацию 23 марта 2007. На 01.01.2025 г. в эксплуатации находятся два ледокола проекта 10521: «50 лет Победы» и «Ямал», который эксплуатируется с октября 1989 г.

дальнейшем и другие такие суда повторили это достижение, в результате плавание к Северному полюсу стало обычным делом для российских ледоколов. Следует особо подчеркнуть, что практически все атомные ледоколы, включая суда нового поколения проекта 22220 (семь судов с введением в эксплуатацию в пределах актуальных горизонтов планирования в 2020–2030 гг.) и 10510 «Лидер» являются судами российской постройки.

Однако из этого ряда атомных ледоколов российской постройки выпадают два атомных мелкосидящих ледокола пр.10580 — «Таймыр» и «Вайгач» — *финской постройки в целом* на верфи «Хольстрем Хисталаhti», Хельсинки и сборкой ЯЭУ на АО «Балтийский завод» со сдачей заказчику в 1989 и 1990 гг. соответственно.

В новых геополитических условиях ведения гибридной войны проведение регламентных работ заводом–изготовителем на этих судах представляется проблематичным. Пока ресурс ГЭУ этих ледоколов продлен (в 2017 г.) до 2027 г. для преодоления «ледовой паузы» при смене поколений ледоколов с 10520 на 22220.

При этом следует учесть, что ввиду задержки ввода в эксплуатацию последних судов проекта 22220 эксплуатационную готовность ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» в целях преодоления ледовой паузы придётся обеспечивать вплоть до 2030 г. В части ЯЭУ проблем нет, это АО «Балтийский завод».

Подробно и детально о перспективах развития атомного ледокольного флота в Арктике см. авторскую статью [2, с. 267–284].

Что касается неатомных (паровых угольных и дизель–электрических) ледоколов, то в российском судостроении сложилась опасная тенденция строить такие суда, за редким исключением⁹, за рубежом¹⁰. Это в условиях гибридной войны приводит к определённым сложностям при обслуживании судов заводами–изготовителями.

⁹ Это неатомные ледоколы «Виктор Черномырдин» (пр. 22600 — ЛК-25) постройки АО «Балтийский завод» с достройкой на АО «Адмиралтейские верфи» (введён в эксплуатацию в ноябре 2020 г.). Кроме того, в 2008–2009 гг. на АО «Балтийский завод» были введены два ледокола пр.21900 ЛК-16, а в 2015–2016 гг. на Выборском ССЗ — три ледокола пр.21900М ЛК-16 и два ледокола пр.21900М2 — в декабре 2024 г.

Однако мощности этих ледоколов не хватает для работы круглогодично даже в сравнительно лёгкой ледовой обстановке юго-запада Карского моря. Для обеспечения работы проекта «Ворота Арктики» в акватории Обской губы Выборском ССЗ в июне и декабре 2018 г. построены два ледокольных судна обеспечения «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» проекта Aker ARC 130Ag.

Кроме того, ещё в 1938–1941 гг. на верфях Ленинграда и Николаева по проекту «Ермак / Красина» (т. е. паровые) были построены четыре ледокола серии «И. Сталин» (с 1961 г. — «Сибирь»). В дальнейшем (1958 г.) ледоколы «И. Сталин» и «Красин» были переведены на жидкое топливо, и серия ледоколов «русского типа» закончилась.

¹⁰ Первые два ледокола «русского типа» (паровые угольные) «Ермак» и «Святогор» (потом — «Красин») были построены на английской верфи Армстронг, Ньюкасл, первый — стараниями адмирала С.О. Макарова в 1899 г., второй — в 1917 г. по итогам принятия первой в России программы ледокольного судостроения. По расчётам С.О. Макарова [17], для достижения Северного полюса ледокол должен иметь мощность на валах порядка 38 Мвт (52 тыс. л. с.). Ни «Ермак», ни «Ленин» не дотягивали до этой планки. Показатели этих ледоколов были 8,82 Мвт (12 тыс. л. с.) и 32,4 Мвт (44 тыс. л.с.) соответственно. А вот первый покоритель Северного полюса в августе 1977 г. атомный ледокол «Арктика» советской постройки имел мощность на валах уже 49 Мвт (66,2 тыс. л. с.). Далее с 1960-х гг. в Финляндии по заказу СССР были построены несколько десятков неатомных ледоколов, в том числе серии из пяти ледоколов типа «Москва» (1960–1969 гг.) и из трёх — «Ермак», «Адмирал Макаров» и «Красин» (1974–1976 гг.), которые работают в Арктике до сих пор.

Такая практика распространялась в начале XXI в. и на суда с ледовыми усилениями, которые строились в рамках реализации крупнейших арктических энергетических проектов.

В целом практика заказа *неатомных судов* для России в центрах мирового судостроения (особенно в Ю. Кореи, Германии и Финляндии) в эпоху глобализации (с 1990-х гг. вплоть до настоящего времени) обосновывалась тем, что в этот период у нас возобладала иллюзия, что Россия является неотъемлемой частью глобального мира и глобального рынка. Поэтому заказывать суда у ведущих мировых судостроителей, компетенции которых подтверждаются ведущими страховыми компаниями, выгоднее, быстрее и надёжнее, чем развивать собственные технологии и компетенции.

Так сложилось не только в судостроении, но и во многих других отраслях российской промышленности, однако при этом *благодаря госзаказу и гособоронзаказу* удалось сохранить компетенции в двух базовых направлениях критических макротехнологий¹¹.

К критическим относятся такие технологии мирового уровня (макротехнологии), которые априори обеспечивают конкурентные преимущества обладателю последних на мировых рынках и способствуют доминированию обладателя на совокупном (геополитическом и других) атласе современного мира.

Это ядерная энергетика, а также гидро– и аэродинамика, — то есть область подводных и летательных аппаратов. *Помимо создания атомных ледоколов — это атомное надводное и подводное кораблестроение, включая стратегические ядерные силы морского базирования. А также неатомные носители морского гиперзвукового оружия.*

К этому периоду относится пополнение Арктического ледового флота судами с ледовым усилением (ЛУ) средних классов Arc6 и Arc7 (табл. 1)¹². Суда Arc7 могут самостоятельно плавать в летне-осенний период навигации во всех морях СМП, а в юго-западной части Карского, а также Баренцевом и Печерском морях суда с ледовыми усилениями Arc4–Arc7 — круглогодично. В восточных морях СМП от пролива Вилькицкого до мыса Дежнева плавание судов Arc7 в зимне-весенний период навигации допускается только за ледоколом в канале или караване [19, с. 40].

¹¹ В начале 1990-х гг. всего в мире было известно порядка 52 критических макротехнологий, из которых порядка 90% приходилось на развитые страны так называемой группы G-7 и Советский Союз, который контролировал порядка 6–7 таких технологий. *К концу 1990-х гг. (и до сих пор) под контролем России остались только две технологии в указанных сферах*, тогда как в США было 20–22, в Германии — 10–12, в Японии — 6–7, Китай уже тогда контролировал 4 технологии, а Великобритания и Франция — только по 3. Дальше следовали Россия (2), Италия, Норвегия, Швеция и Швейцария — по 1. На остальные страны в сумме приходилось всего 3–4 критические макротехнологии. Понятно, что в ту эпоху нарастания глобализации ни одна из стран не контролировала какую-либо технологию монопольно [18].

¹² Современный (с 2007 г.) Российский морской регистр судоходства (РМРС) выделяет девять ледовых классов судов при плавании в неарктических (Ice1–Ice3) и арктических (Arc4–Arc9) морях. Максимальный ледовый класс современного действующего арктического флота — Arc7, опыт строительства судов Arc8 и Arc9 (высоких ледовых классов) пока отсутствует. Основным критерием отнесения судна к определённому ледовому классу является наличие необходимых конструктивных усиления для плавания в арктических морях самостоятельно либо в канале за ледоколом во льдах определённой толщины и типа. Источник: Российский морской регистр судоходства. URL: <https://rs-class.org/?ysclid=iteaaz10ab528729011> (дата обращения: 26.12.2024).

Таблица 1

Состав Арктического ледового флота России (01.01.2025)

Атомные ледоколы пр.22220 ЛК–60Я — АО «Балтийский завод», оператор АФ ¹ , флаг России — 7 единиц		
Поименование	В строю	Арктика (X–2020); Сибирь (I–2022); Урал (XI–2022); Якутия (XII–2024)
W ² (тыс. т) — 32,7		Чукотка (план — XII–2026); Ленинград (план — XII–2028); Сталинград (план — XII–2030)
Атомные ледоколы пр.10521 ЛК–55Я — АО «Балтийский завод», оператор АФ ¹ , флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Ямал (X–1992); 50 лет Победы (III–2007)
W (тыс. т) — 21,0 и 22,5		
Атомные ледоколы пр.10580 «Вярсилля», Финляндия, оператор АФ ¹ , флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Таймыр (VI–1989); Вайгач (VI–1990)
W (тыс. т) — 20,0 и 20,8		
Атомный ледокол пр.10510 «Лидер» ЛК–120Я — ССК «Звезда», оператор АФ ¹ , флаг России — 1 единица		
Поименование	В строю	Россия — закладка — XI–2020; ввод в строй по плану — XI–2030
W (тыс. т) — 68,6		
Челночные танкеры пр. 42K Arctic Shuttle Tanker, Arc7, SHI ⁵ , операторы СКФ ³ и ГНШ ⁴ , флаг России — 7 единиц		
Поименование	В строю	Штурман Альбанов ³ , Штурман Малыгин ³ , Штурман Овцын ³ — 2016; Михаил Лазарев ³ — 2019
Ворота Арктики, D ⁶ — 42 тыс. т		Штурман Скуратов ⁴ , Штурман Щербинин ⁴ , Штурман Кошелев ⁴ — 2017
Неатомные ледокольные суда обеспечения пр. AKER ARC 130A, ВССЗ ⁷ , оператор ГНШ, флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Александр Санников (VI–2018); Андрей Вилькицкий (XII–2018)
Ворота Арктики, W — 3,4 тыс. т		
Челночные танкеры пр. P–70046, Arc6, SHI ⁵ , оператор СКФ ³ , флаг России — 3 единицы		
Поименование	В строю	Василий Динков (2008); Капитан Готский (2008); Василий Гуженко (2009)
Варандей, D ⁶ — 71,3 тыс. т		
Челночные танкеры пр. P-70046, Arc6, АО «Адмиралтейские верфи», оператор СКФ ³ , флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Михаил Ульянов (2010); Кирилл Лавров (2010)
Приразломное, D ⁶ — 70,0 тыс. т		
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор СКФ ³ , флаг Кипра — 1 единица		
Поименование	В строю	Кристоф де Маржери (I–2017)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор Teekay ⁹ (Канада), флаг БО ¹⁰ — 6 единиц		
Поименование	В строю	Эдуард Толль (XII–2017); Рудольф Самойлович (XII–2017); Николай Евгенов (VI–2019)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		Владимир Воронин (VIII–2019); Георгий Ушаков (X–2019); Яков Гаккель (XI–2019)
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор Dynagas Ltd ¹¹ (Греция), флаг Кипра — 4 единицы		
Поименование	В строю	Федор Литке (XI–2017); Георгий Брусилов (XI–2018); Николай Зубов (XII–2018)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		Борис Давыдов (I–2019)
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор MOL (Япония), флаг Гонконга — 3 единицы		
Поименование	В строю	Владимир Русанов (III–2018); Владимир Визе(X–2018)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		Николай Урванцев (VII–2019)
Контейнеровозы, пр.Aker ACS 650, Arc7, AY ¹³ и NY ¹⁴ , оператор ГМК НН ¹⁵ , флаг России — 5 единиц		
Поименование	В строю	AY: Норильский никель (II–2006); NY: Мончегорск (VII–2008); Заполярный (XI–2008)
ГМК НН ¹⁵ , D ⁶ — 13,3 тыс. т		Талнах (XII–2008); Надежда (I–2009)
Танкер, Arc7, NY ¹⁴ , оператор ГМК НН ¹⁵ , флаг России — 1 единица		
Поименование	В строю	Енисей
ГМК НН ¹⁵ , D ⁶ — 13,9 тыс. т		

¹ Атомфлот; ² W–водоизмещение; ³ ПАО «Совкомфлот»; ⁴ ООО «Газпром нефть шиппинг»; ⁵ Samsung Heavy Industries, Пусан, Южная Корея; ⁶ дедвейт; ⁷ Выборгский судостроительный завод; ⁸ судовой Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Company (DSME), Сеул, Южная Корея (с мая 2023 г. Hanhwa Ocean); ⁹ Teekay с дочерней китайской China LNG Shipping (Holdings) Limited (China LNG); ¹⁰ Багамские острова; ¹¹ «Dynagas Ltd» с ведущими

китайскими судоходными компаниями Sinotrans и China LNG Shipping; ¹² MOL (Mitsui O.S.K. Lines Ltd) при участии China Shipping Development.; ¹³ Aker Yards (Хельсинки, Финляндия); ¹⁴ Wadan Shipyards MTW / Nordic Yards (Висмар, Германия); ¹⁵ Горно-металлургическая компания «Норильский никель».

Арктический ледовый флот является основой построения арктической системы коммуникаций, соединяющей отдельные точки регионального пространства в целях обеспечения единства и целостности последнего. Это является базовым условием национальной безопасности России с позиций обеспечения разностороннего присутствия страны в Арктике.

Особенности мореплавания на трассах Северного морского пути

Обеспечение развития крупнейших арктических инвестиционных проектов, расположенных на побережье арктических морей, способствует развитию морских коммуникаций или коммерческих линий снабжения и транспортировки готовой продукции этих проектов. Так формируется морская транспортная система (табл. 2), которая складывается по оси СМП как национальной транспортной магистрали.

Таблица 2

Инвестиционные проекты и морские коммуникации российской Арктики

Район	Проект	Морская коммуникация
Печорское море	Варандей	СМЛОП «Варандей» — Кольский залив, РПК «Кола»
Печерское море	Приразломное	Платформа «Приразломная» — Кольский залив, РПК «Норд»
Обская губа	Ямал СПГ	Сабетта — Ура-губа (перевалочный комплекс)
Обская губа	Ямал СПГ	Сабетта — бухта Бечевинская (перевалочный комплекс)
Обская губа	Арктик СПГ 2	Терминал Утренний — Ура-губа (перевалочный комплекс)
Обская губа	Арктик СПГ 2	Терминал Утренний — бухта Бечевинская (перевалочный комплекс)
Обская губа	Ворота Арктики	М. Каменный — Кольский залив, РПК «Норд»
Енисейский залив	Норильский никель	Дудинка — Мурманск — Дудинка
Енисейский залив	Восток Ойл	П. Диксон — Кольский залив, рейдовый перевалочный комплекс
Енисейский залив	Норильский никель	Дудинка — Архангельск — Дудинка
Енисейский залив	Северная звезда	Бухта Север — городки и поселки арктического побережья

Морские арктические коммуникации, в том числе южная и северная трассы СМП, проходят в акватории СЛО и арктических морей зоны национальной юрисдикции России в следующих широтных интервалах (табл. 3).

Таблица 3

Широтные интервалы и границы коммуникаций (трасс) российской Арктики

Коммуникации (трассы)	Широтные интервалы	Границы
Южная	70°–78°N	Ограничена с севера параллелями пролива Вилькицкого (78°N) и мыса Карлсена (77°N), крайней северной точки архипелага Новая Земля
Северная	78°N–82°N	Ограничена с севера параллелью выше мыса Арктический архипелага Северная Земля, 81° 20'+
Полюсная	82°N–85°N	Севернее о-ва Рудольфа архипелага Земля Франца Иосифа, около 82°N

Морские коммуникации в акватории морей российской Арктики строятся на основе совокупности выработанных с учётом распределения и изменчивости конфигурации общей площади льда маршрутов (стандартных трасс). При этом особенности распределения ледового покрова в западной и восточной частях СМП отличаются: конфигурации морских коммуникаций в юго-западной части Карского моря с позиций ледовитости не различаются в течение всего периода навигации, поэтому судам достаточно иметь минимальный для плавания в арктических морях ледовый класс Arc4. В морях сибирского шельфа в зимне-весенний (с 15 ноября по 15 мая) период навигации формируется мощный припай с образованием заприпайных полыней, представляющих собой оазисы чистой воды, к которым переносятся маршруты морских коммуникаций. В целом в этих морях (в юго-восточной части Карского моря, в акватории морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского) лёд встречается практически круглый год. Поэтому к плаванию в этих акваториях допускаются только суда с ледовым усилением под класс Arc7¹³.

В целом природные условия морей СМП характеризуются существенной пространственно-временной изменчивостью. Наиболее типовые (стандартные) маршруты и линии морских коммуникаций разработаны и рекомендованы мореплавателям в Руководстве¹⁴ на основе теории и практики организации морских ледовых операций и обобщения многолетнего опыта ледовых капитанов и лоцманов. Развернуто географические, природные и ледовые условия плавания по СМП представлены в [20, с. 106–150].

Основные морские коммуникации (табл. 1) относятся к акватории Карского моря. Для организации ежегодной навигации в Карском море периоды навигации подразделяются на традиционный (июнь–октябрь) и продлённый (ноябрь–май) сезоны, последний имеет три этапа: осенний (ноябрь–декабрь), зимний (январь–февраль) и весенний (март–май).

На трассах тестовой коммуникации Дудинка — Мурманск — Дудинка (контейнерная транспортировка файнштейна ГМК «Норильский никель» для АО «Североникель» в прямом направлении и порожних контейнеров — в обратном) мореплавание осуществляется круглогодично с паузой на время весеннего паводка р. Енисей.

При этом этапы продлённой навигации выполняются практически судами Arc7 (при благоприятной ледовой обстановке, как исключение, — судами Arc4) при обязательном ледокольном сопровождении.

В отдельные годы летом (июнь–октябрь) при благоприятных ледовых условиях навигация всех судов арктических ледовых классов осуществляется самостоятельно, то есть без ледокольного сопровождения. То же относится к морским коммуникациям Обская губа — Мурманск — Обская губа.

¹³ Суды ледового класса Arc7 обладают конструктивными особенностями, обеспечивающими самостоятельное плавание при толщине сплочённых однолетних льдов до 1,4 м зимой и до 1,7 м летом. При толщине однолетних льдов до 2,0 м зимой и 3,2 м летом плавание судов класса не ниже Arc7 допустимо только в канале за ледоколом.

¹⁴ Руководство для сквозного плавания судов по СМП. Санкт-Петербург: ГУНИО МО РФ, 1995. 416 с.

В акватории арктических морей расположение стандартных маршрутов, а следовательно, и морских коммуникаций в летне-осенний период навигации определяется расположением ледяных полей, зон разрежений и чистой воды.

В зимне-весенний период побережье и острова блокированы припаем, поэтому положение стандартных маршрутов определяется устойчивостью для мореплавания припайных полыней и возможностью преодоления ледоколами припайных льдов набегами на критически значимых участках СМП.

Карты стандартных маршрутов морских коммуникаций СМП в летне-осенний и зимне-весенний периоды навигации и таблица протяженности этих маршрутов в зависимости от периода навигации представлена в [20, с. 125–126].

Планирование пополнения арктического ледового флота в условиях гибридной войны

Значение, состав и масштабы экономической морской деятельности в Арктике судов с ледовым усилением определяются перспективами развития крупных энергетических проектов, особенно в сфере добычи нефти и газа, поскольку основным предметом и целью современной гибридной войны является доминирование корпораций, стран и континентов на мировых рынках этих наиболее эффективных энергетических ресурсов. Таким образом, энергетика посредством так называемой «зелёной повестки»¹⁵ становится инструментом гибридного противостояния по формуле «океан–vis –континент», а санкции — достижением конкурентного превосходства.

Санкционные ограничения нефтегазового сегмента России на мировом энергетическом рынке, особенно с середины 2022 г., а также прямые санкции в отношении танкерного флота, выполняющего транспортировку российской нефти, опосредованно отразились и на выполнении заказов судов с ледовым усилением по крупным российским арктическим проектам ведущими южнокорейскими компаниями.

В этом контексте следует особо подчеркнуть прежде всего технологическое, а также техническое и финансово-экономическое преимущество южнокорейского судостроения; это «Большая тройка» судостроителей Южной Кореи: компании «Hyundai Heavy Industries», Ульсан, «Hanwha Ocean» (ранее до мая 2023 г. — «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Company»), Сеул и «Samsung Heavy Industries», Пусан.

Все челночные танкеры проекта 42K Arctic Shuttle Tanker серии «Штурман Альбанов», Arc7, а также три из пяти танкеров проекта P-70046 серии «Василий Динков», Arc6, были построены на верфях Samsung Heavy Industries. Два судна проекта P-70046 «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров» были построены на АО «Адмиралтейские верфи» методом блочной сборки

¹⁵ Смыслом «зелёной повестки» является научно не обоснованный, но политически ангажированный энергопереход от традиционных к так называемым возобновляемым (чистым) источникам энергии — солнцу, ветру, воде. В рамках такого перехода предлагается всем странам, кроме «коллективного Запада», перейти к низкокалорийному энергетическому топливу. Польза от такого перехода сомнительна, а вред очевиден — тотальная деиндустриализация.

с передачей компетенций, необходимого оборудования и оснастки Samsung Heavy Industries (табл. 1).

То же касается и танкеров-газовозов Arc7 (табл. 1), которые были построены на южнокорейской верфи DSME (с мая 2023 г. Hanhwa Ocean) в 2017–2019 гг.

В 2008 г. одна из ведущих южнокорейских компаний «STX Business Group» создала специальное европейское крыло — это «STX Europe», образованная на основе финской верфи «Aker Yards»¹⁶ и являющаяся сегодня крупнейшей иностранной судостроительной компанией в Европе.

В 2010 г. «STX Europe» и российская Объединённая судостроительная корпорация (ОСК)¹⁷ выкупили финскую верфь Хиеталаhti (Хельсинки). На базе этой верфи было создано совместное предприятие «Arctech Helsinki Shipyard (AHS)»¹⁸, которое в 2015 г. выполнило проект Aker ARC 130A неатомных ледокольных судов обеспечения, Arc7, по которому на верфи компании планировалось построить два суда для «Газпром нефти» — «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» (табл. 1).

Таким образом, российские судостроительные компании по существу не имеют ни компетенций, ни технологий для постройки арктических судов с ледовым усилением, в частности, под класс Arc7. Например, на судах с ледовым усилением зарубежной постройки в Южной Корее или на финских и германских верфях с южнокорейскими компетенциями для придания судну возможности двигаться во льдах как носом, так и кормой (во льдах скорость кормой выше), используется концепция *double acting ship* (корабль двойного действия). Принцип двойного действия воплощается посредством винто-рулевой колонки (ВРК) Azipot мощностью (на судах типоразмера Yamalmax) до 13 Мвт.

Наличие ВРК является основным критерием отнесения судна к классу Arc7¹⁹. У России нет компетенций для производства и установки на судах таких ВРК, что в условиях санкций является сложнейшей технологической проблемой.

¹⁶ «STX Business Group» приобрела в ноябре 2008 г. контрольный пакет акций финской верфи «Aker Yards», последняя тогда же получила название «STX Europe». Эта компания имеет штаб-квартиру в Осло (Норвегия) и обладает порядка двадцатью дочерними предприятиями в разных странах, в том числе владеет 30% компании Wadan Shipyards MTW/Nordic Yards (Висмар, Германия), а также имеет доли в судостроительных предприятиях Украины — Черноморском и Николаевском (бывшем №200 им. 61 коммунара) ССЗ. Так что технология и компетенции строительства контейнеровозов пр. «Норильский никель» и танкера «Енисей» (табл. 1) имеют очевидные южнокорейские корни.

¹⁷ Создана Указом Президента РФ от 21.03.2007 г. №394 «Об открытом акционерном обществе «Объединённая судостроительная корпорация». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/25217> (дата обращения: 09.01.2025).

¹⁸ В новых геополитических условиях летом 2014 г. компания AHS попала под санкции, и ОСК в декабре того же года выкупила долю «STX Europe». В дальнейшем AHS была продана кипрской фирме, а затем (2023 г.) канадской судостроительной компании Davie. Так Россия лишилась важнейшего судостроительного актива.

¹⁹ Когда в апреле 2018 г. танкер-газовоз получил «незначительные повреждения», а именно «потерял» один из трёх винтов, то до проведения планового ремонта в сухом доке танкер сумел выполнить один рейс с партией СПГ, но, несмотря на анонсированный ледовый класс Arc 7, в сопровождении ледокола. URL: <https://neftegaz.ru/news/incidental/201875-tanker-gazovoz-b-vilkitskiy-yamala-spg-poluchil-neznachitelnye-povrezhdeniya/?ysclid=m5gvvwr0r5797052873> (дата обращения: 09.01.2025).

При планировании состава газового флота проекта «Арктик СПГ 2» крупнейшая судостроительная компания России ПАО «Совкомфлот» и японская Mitsui OSK Lines (MOL) в октябре 2020 г. заключили контракт с известной южнокорейской судостроительной компанией DSME (с мая 2023 г. Hanhwa Ocean) на строительство шести (по три каждому судовладельцу) танкеров-газовозов типоразмера «Yamalmax», Arc7. С учётом производительности проекта «Арктик СПГ 2» (19,8 млн т) расчётное количество судов газового флота этого проекта (по аналогии с «Ямал СПГ») составило 21 единицу.

Заказ на блочную компоновку 15 танкеров-газовозов было решено разместить на верфи ССК «Звезда», п. Большой камень Приморского края, с учётом поставки необходимого оборудования от южнокорейской SHI по контракту с последней. При этом было понятно, что ССК «Звезда» не обладает технологией, компетенциями и опытом создания ни криогенных блоков, ни корпусных конструкций под ледовый класс Arc7, ни (см. выше) ВРК «Azipot».

Контракты на все 15 судов Arc7 пр. SN 2366 были заключены в первой половине 2020 г. Заказчиком пилотного корпуса заказа выступило ПАО «Совкомфлот», а остальных четырнадцати — ООО «СМАРТ СПГ», совместное предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК», созданное специально для выполнения функции оператора этих судов.

Эксплуатация танкеров-газовозов предполагалась на основе долгосрочных тайм-чартерных договоров Операторов (ПАО «Совкомфлот»–3+1; MOL–3; ООО «СМАРТ СПГ»–14) с ООО «Арктик СПГ 2».

На выполнение взаимных обязательств сторон по контрактам, связанным с формированием газового флота проекта «Арктик СПГ 2», деструктивное влияние оказал факт внесения США последнего в так называемый Список SDN (SDN List)²⁰.

2 ноября 2023 г. газовый проект попал в блокирующий список²¹ США в целях ограничения экономической деятельности России в сфере производства и экспорта энергетических ресурсов²², а именно СПГ.

После внесения «Арктик СПГ 2» в SDN-лист (санкции США) в ноябре 2023 г. компания SHI уже в декабре 2023 г. объявила о прекращении изготовления оборудования для 10 из 15

²⁰ SDN — Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (Список лиц особых категорий и заблокированных лиц) — это реестр Управления по контролю за иностранными активами Минфина США (OFAC). В этот список включаются физические лица, организации и отдельные режимы, против которых направлены эмбарго-меры правительства США. Список включает резидентов практически всех стран мира. Источник: What Is The OFAC Specially Designated Nationals (SDN) List? URL: <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList> (дата обращения: 10.01.2025).

²¹ В этот список вносятся юридические и физические лица, представляющие угрозу национальной безопасности США. Все резидентам США запрещено контактировать с субъектами из блокирующего списка. То же касается и нерезидентов США, к которым могут быть применены вторичные санкции. Источник: Specially Designated Nationals and Blocked Persons List. URL: <https://ofac.treasury.gov/faqs/topic/1631> (дата обращения: 10.01.2025). Например, после событий Крымской весны в марте 2014 г. в чёрном списке США оказались ряд крымских и российских юридических и физических лиц. Источник: U.S. sanctions companies, people over Russia actions in Ukraine. URL: <https://www.reuters.com/article/world/us-sanctions-companies-people-over-russia-actions-in-ukraine-idUSKBN1492C2/> (дата обращения: 10.01.2025).

²² Taking Additional Sweeping Measures Against Russia United States Department of State, 2023, November, 2. URL: <https://ua.usembassy.gov/taking-additional-sweeping-measures-against-russia/> (дата обращения: 09.01.2025).

²³ танкеров-газовозов по контракту с ССК «Звезда». При этом по пяти ²⁴ танкерам, которые уже строились на российской верфи в конце 2023 г., условия контракта компания выполняет полностью.

Тогда же (декабрь 2023 г.) в связи с экономическим и геополитическим давлением США и стран ЕС проект «Арктик СПГ 2» покинули все иностранные акционеры ²⁵, объявив форс-мажор и отказавшись от финансового обеспечения проекта и выполнения условий заключённых offtake-контрактов на СПГ. Принятию такого решения способствовал и факт внесения в SDN-лист и перевалочных терминалов (хабов), на которых осуществляется перевалка СПГ с танкеров-газовозов ледового класса Arc7 на конвенционные (неарктические) танкеры и происходит, что самое главное, переход права собственности на СПГ от добывающей компании к акционерам. Большая часть СПГ «Арктик СПГ 2», как и по проекту «Ямал СПГ», законтована на терминалах перегрузки во французском Монтуар-де-Бретань и бельгийском Зебрюгге ²⁶ и передается акционерам, а затем направляется покупателям и на другие рынки. Во избежание санкционных ограничений и для снижения длительности маршрута транспортировки СПГ ледовыми танкерами в западном направлении в районе п. Ура-губа, Мурманская область, строится российский перевалочный терминал. Такой же терминал строится на востоке в бухте Бечевинская, п-ов Камчатка.

Ввиду внесения ПАО «Совкомфлот» в SDN-лист (лето 2022 г.) и введения блокирующих санкций против дочерних компаний последней ²⁷ (февраль 2024 г.), которые также не могут выступить в роли заказчика, изготовитель готовых к передаче заказчику трёх ²⁸ танкеров-газовозов, южнокорейская Hanhwa Ocean, прекратила взаимодействие с этими организациями.

Следует подчеркнуть, что сами танкеры-газовозы по проекту «Арктик СПГ 2» не внесены в SDN-лист, но, являясь специфическим и дорогим по сравнению с конвенционными аналогами товаром, могут быть использованы только в арктических СПГ-проектах.

Готовность трёх танкеров-газовозов, которые строятся по заказу MOL, переносится на неопределённый срок компанией Hanhwa Ocean в связи с санкционными ограничениями самого проекта. Это поименованные «Илья Мечников», «Николай Семёнов» и «Николай Басов».

²³ Samsung доделает пять танкеров, которые уже в работе, а ещё десять даже начинать строить не станет, 27.12.2023. URL: <https://oilcapital.ru/news/2023-12-27/samsung-otkazalas-stroit-oborudovanie-dlya-10-spg-sudov-zvezdy-3141045?ysclid=m5nzmloi696773322> (дата обращения: 09.01.2025).

²⁴ Имеются в виду в том числе заложенные и поименованные танкеры-газовозы «Алексей Косыгин» (ноябрь 2020), «Сергей Витте» (январь 2021; спущен на воду — июль 2024) и «Петр Столыпин» (сентябрь 2021).

²⁵ Это французская TotalEnergies, китайские CNPC (China National Petroleum Company) и CNOOC (China National Offshore Oil Corporation), а также японская Japan Arctic LNG с долей в 10% каждая.

²⁶ Санкции грозят сорвать контракты Ямал СПГ. Версия, 2024. № 18. С. 4. URL: <https://versia.ru/shop> (дата обращения: 09.01.2025).

²⁷ Это кипрские предприятия Elixon Shipping, Azoria Shipping и Glorina Shipping.

²⁸ Речь идёт о трёх поименованных как «Пётр Капица», «Лев Ландау» и «Жорес Алфёров» танкерах-газовозах.

Таким образом, ситуация с готовностью танкеров-газовозов по проекту Арктик СПГ 2 летом 2024 г., несмотря на запуск первой линии проекта, была неутешительной: из 21 планового танкера шесть²⁹ «зависли» у компании Hanwha Ocean, пять — не достроены на ССК «Звезда», строительство десяти танкеров отменено вовсе.

Поэтому ПАО «НОВАТЭК» в августе 2024 г. объявило о приостановке³⁰ проекта Арктик СПГ 2 минимум на 2 года.

Совместными санкциями США и ЕС по существу блокировали производство и экспорт (реэкспорт) арктического СПГ: 14-ый пакет санкций ЕС³¹, принятый 24 июня 2024 г., который вступил в силу после переходного периода в девять месяцев (24 апреля 2025 г.), впервые, в отличие от США, вводит ограничения на поставки российского (арктического) СПГ.

Смыслом вводимых ограничений является запрет на перевалку российского СПГ в европейских портах с реэкспортом в третьи страны. В худшем случае это затронет порядка 63% годового производства Ямал–СПГ. Запрет на перевалку начнёт действовать при ратификации 14 пакета санкций всеми странами — членами ЕС.

Заключение

В ноябре 2024 г. в США была запущена новая геополитическая эпопея за доминирование на мировых морских коммуникациях по максиме «Make America Great Again». В это время в американской прессе появились статьи типа «Make Greenland Great Again» и «Make Arctic Great Again», из которых следует, что американская территориальная экспансия Гренландии и Канады свидетельствует о том, что новая администрация США собирается контролировать Северный полюс³².

И не только Северный полюс как таковой, а морские коммуникации СЛО и арктических морей, а также энергетические ресурсы континентального шельфа. В этом смысле ведь неясно, продолжением какой континентальной окраины является арктический шельф, в том числе хребты Менделеева и Ломоносова: евразийской или североамериканской.

А вопрос серьёзный — континентальный шельф арктических морей содержит энергетические ресурсы в эквиваленте 89,0 млрд т у.т., 80% которых локализованы в акватории Баренцево-Карского континентального шельфа³³.

²⁹ Танкерный флот Михельсона застрял в Корею. Версия. 2024. № 9. С. 10. URL: <https://versia.ru/shop> (дата обращения: 13.01.2025).

³⁰ Мерси, Баку! Российский газ пойдёт в Европу через Азербайджан. Версия. 2024. № 32. С. 6–7. URL: <https://versia.ru/rossijskij-gaz-pojdyot-v-evropu-cherez-azerbajdzhan> (дата обращения 13.01.2025).

³¹ Санкции против СПГ: в чем выгода Европы и что ждет НОВАТЕК. URL: <https://www.rbc.ru/business/24/06/2024/667980f89a79471dc1a52d80?ysclid=m5rwispzt7520007548> (дата обращения 13.01.2025).

³² «Чемодан без ручки»: Украина в новой геополитической реальности. Аргументы недели. 2025. № 1. С. 6. URL: <https://argumenti.ru/politics/2025/01/933669> (дата обращения 13.01.2025).

³³ Арктический кроссворд // Аргументы недели. 2023. № 40. С. 15. URL: <https://aif.ru/gazeta/number/53215> (дата обращения: 13.01.2025).

То есть локализованные на шельфе Баренцева и Карского морей энергетические ресурсы (нефть и газ) оцениваются в 71,2 млрд т у.т., или 2087 ЭДж³⁴. Это составляет 3,37% мирового потребления ПЭР (первичных энергетических ресурсов) в рекордном 2023 г.³⁵

Из Тихого океана в Северную Атлантику есть три пути: СМП, который полностью проходит в зоне национальной юрисдикции России, а также Северо-западный проход (Northwest Passage) в акватории прибрежных морей Канады и Гренландии, третий путь — Панамский канал, соединяющий побережья Атлантического, Тихого океанов и Мексиканского залива. Там сконцентрировано 80% экономики США³⁶.

Велик соблазн получить позицию глобального превосходства на этих морских коммуникациях планетарного масштаба. Конечно, для этого нет необходимости покупать земли Канады и Гренландии, но получить эти территории, пока ещё доллар (точнее, нефтедоллар) доминирует на мировых рынках, означает создать запас прочности на будущее, когда доллар, может быть, потеряет своё нынешнее значение.

Ранее в статье подчёркивалось, что в начале XXI в. противостояние великих держав по формуле «океан-vis-континент» сместилось (из Северной Атлантики и акватории Южного Шёлкового пути) в Арктику. Там уже разворачиваются баталии гибридной войны, так что «Большая игра» продолжается.

Список источников

1. Ивашов Л.Г. Геополитика русской цивилизации. Москва: Институт русской цивилизации, 2015. 800 с.
2. 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>
3. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на Французскую революцию и Империю: [В 2 т.] Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2002. Т. 1: 1793–1802. 572 с. Т. 2: 1802–1812. 603 с.
4. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2002. 634 с.
5. Коломб Ф.Х. Морская война. Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2003. 668 с.
6. Mackinder H.J. The geographical pivot of history // The Geographical Journal. 1904. Pp. 421–437.
7. Mackinder H.J. Democratic Ideals and Reality. New York: National Defense University Press, 1942. 227 p.
8. Mackinder H.J. The Round World and the Winning of Peace // «Foreign Affairs». 1943. Vol. 21 (4). Pp. 595–605. DOI: <https://doi.org/10.2307/20029780>
9. Вандам А.Е. Наше положение. Санкт-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1912. 204 с.
10. de Tocqueville A. Democracy in America. New York, 1835. 340 p.
11. Брусницын В.Н. Арктика в политике США // Морской сборник. 2024. № 1 (2122). С. 59–67.

³⁴ ЭДж–Экзо джоуль равен 10^{18} джоулей или 23,88 млн т н.э. Всего мировое потребление ПЭР в 2023 г. составило порядка 15,8 млрд т н.э., или 620,0 ЭДж.

³⁵ Statistical Review of World Energy. Energy Institute. 2024. 73rd edition. 74 p. URL: <https://www.connaissancedesenergies.org/sites/connaissancedesenergies.org/files/pdf-actualites/Statistical%20Review%20of%20World%20Energy%202024.pdf> (дата обращения: 13.01.2025).

³⁶ Дональд — завоеватель // Версия. 2025. № 1. С. 2. URL: <https://versia.ru/gazeta-nasha-versiya-1-ot-13-yanvary-2025> (дата обращения: 13.01.2025).

12. 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>
13. Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Геоэкономика Арктики: мобильность стратегических ресурсов нефти на закате глобализации // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 38–54. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.38>
14. Kennedy P. *The Rise and Fall of the Great Powers*. New York: Random House, 1987. 540 p.
15. Клаузевиц К. О войне = Vom Krieg / Пер. с нем. А.К. Рачинского. В 8 т. Москва: Госвоениздат, 1934. 692 с.
16. Ленин В.И. Война и революция. Москва: Политиздат, 1969. Т. 32. 605 с.
17. Макаров С.О., Кузнецов Н.А., Долгова С.В. Ледокол Ермак. Москва: «Паулсен», 2010. 656 с.
18. Путь в XXI век. Стратегические проблемы и перспективы российской экономики / Под ред. акад. Д.С. Львова. Москва: Экономика, 1999. 793 с.
19. 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.
20. Проблемы Северного морского пути / Под ред. акад. А.Г. Гранберга и В.И. Пересыпкина. Москва: Наука, 2006. 581 с.

References

1. Ivashov L.G. *Geopolitics of Russian Civilisation*. Moscow, Institut Russkoy Tsivilizatsii Publ., 2015, 800 p. (In Russ.)
2. 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>
3. Mekhen A.T. *The Influence of Sea Power on the French Revolution and Empire*. In 2 Vol. Moscow, AST Publ., Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2002, 603 p. (In Russ.)
4. Mekhen A.T. *The Influence of Sea Power on History*. Moscow, AST Publ., Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2002, 634 p. (In Russ.)
5. Colomb P.H. *Naval Warfare*. Moscow, AST Publ., Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2003, 668 p. (In Russ.)
6. Mackinder H.J. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 1904, pp. 421–437.
7. Mackinder H.J. *Democratic Ideals and Reality*. New York, National Defense University Press, 1942, 227 p.
8. Mackinder H.J. The Round World and the Winning of Peace. *Foreign Affairs*, 1943, vol. 21 (4), pp. 595–605. DOI: <https://doi.org/10.2307/20029780>
9. Vandam A.E. *Our Position*. Saint Petersburg, Tipografiya A.S. Suvorina Publ., 1912, 204 p. (In Russ.)
10. de Tocqueville A. *Democracy in America*. New York, 1835, 340 p.
11. Brusnitsyn V.N. The Arctic in US Politics. *Collected Naval*, 2024, no. 1 (2122), pp. 59–67.
12. 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>
13. Kozmenko S.Yu., Kozmenko A.S. The Arctic Geo-Economy: Mobility of Strategic Oil Resources at the End of Globalization. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 49, pp. 38–54. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.38>
14. Kennedy P. *The Rise and Fall of the Great Powers*. New York, Random House, 1987, 540 p.
15. Clausewitz C. *On War*. In 8 Volumes. Moscow, Gosvoenizdat Publ., 1934, 692 p. (In Russ.)
16. Lenin V.I. *War and Revolution*. Moscow, Politizdat Publ., 1969, vol. 32, 605 p. (In Russ.)
17. Makarov S.O., Kuznetsov N.A., Dolgova S.V. *Icebreaker Ermak*. Moscow, Paulsen Publ., 2010, 656 p. (In Russ.)
18. L'vov D.S., ed. *Way to the XXI Century. Strategic Problems and Prospects of the Russian Economy*. Moscow, Ekonomika Publ., 1999, 793 p. (In Russ.)
19. Borusevich V.O., Kanevskiy G.I., Sazonov K.E. Requirements for the Ice Qualities of the Ship and Some Problems of Their Development. *Collected Naval*, 2017, no. 7 (2044), pp. 37–43.

20. Granberg A.G., Peresypkin V.I., eds. *Problems of the Northern Sea Route*. Moscow, Nauka Publ., 2006, 581 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 15.01.2025; одобрена после рецензирования 12.02.2025;
принята к публикации 18.02.2025*

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов