



АРКТИЧЕСКИЕ МИРАЖИ

Борьба за контроль Северного
Ледовитого океана удовлетворяет
геополитические амбиции государств,
а практическая выгода сомнительна

ДМИТРИЙ БАЛЬБУРОВ

В высоких широтах Земли помимо северного сияния бывает другое удивительное явление — арктические, или верхние, миражи.

Их природа давно изучена и описана полярными исследователями, а также беллетристами, такими как Джек Лондон и Владимир Обручев. Из-за разности температур и плотности атмосферных слоев возникает ненормальное преломление света, видимый горизонт повышается или понижается, наблюдатель где-нибудь на Ямале может увидеть Новую Землю или даже канадские арктические острова, ложные солнца, а качающиеся на волнах моржи покажутся ему судами.

Одна из разновидностей современных арктических миражей — это предполагаемые гигантские запасы углеводородов, скрытые под толщей Северного Ледовитого океана, энергетическое и судходное будущее человечества.

Встречи высоких представителей государств — членов Арктического совета (т.е. России, США, Канады, Исландии, Норвегии, Швеции, Финляндии, Дании и Евросоюза) обычно сводятся к одним и тем же заявлениям. О том, что этот регион богат углеводородами, которые надо срочно добывать, что нужно готовиться к таянию льдов и образованию Северного морского пути, что одновременно необходимо защищать местную экологию и разработать механизм противодействия военным конфликтам (которые, тем не менее, маловероятны).

Между тем ответ на вопрос: «Зачем человечеству Арктика» не столь однозначен, как априори его воспринимают участники международных форумов и организаций. Или не воспринимают, но делают вид.

ЛОЖНЫЕ СОЛНЦА

Первым пунктом обычно идут энергоносители, и здесь принято ссылаться на оценочные данные Геологического совета США (USGS), согласно которым в Северном Ледовитом океане может залежать 13% общемировых неразведанных запасов нефти и 30% газа. В абсолютных цифрах это должно быть 90 млрд баррелей нефти, 1,7 трлн куб. м газа и 44 млрд баррелей газового конденсата.

90 млрд баррелей соответствует примерно 12 млрд т нефти (1 т чаще всего равна 7–7,5 баррелей). Получается меньше, чем запасов в ОАЭ, Кувейте,

90 млрд баррелей нефти в Арктике соответствует примерно 12 млрд т нефти. Получается меньше, чем запасов в ОАЭ, Кувейте, Венесуэле, Ливии, Иране и Канаде, не говоря уже о Саудовской Аравии с ее 36 млрд т

Венесуэле, Ливии, Иране, Канаде по отделимости, не говоря уже об абсолютном лидере Саудовской Аравии с 36 млрд т и прогнозными 44 млрд. Не так уж богата Арктика, как говорят представители Минприроды РФ.

Тем не менее, на майской международной конференции «Ямал Нефтегаз 2013» говорили об исключительной экономической важности региона. Например, полпред президента РФ в Уральском федеральном округе Игорь Холманских заявил, что в ближайшие 50–100 лет топливно-энергетический комплекс останется основой наполнения российских бюджетов всех уровней. Вероятно, имелось в виду время, когда Самотлорское, Ромашкинское или Приобское месторождения нефти в Сибири и Поволжье будут исчерпаны, а арктические типа Приразломного или Варандейского заработают в полную силу.

Помимо разговоров на международных форумах, Россия ведет в регионе и практическую деятельность, поставив в прошлом году на точку неподалеку от порта Варандей Ненецкого автономного округа морскую ледостойкую платформу «Приразломная», единственную в мире построенную специально для Арктики. В этой точке Печорского моря небольшие, в пару-тройку десятков метров глубины, а прогнозы говорят о 72 млн т нефти. Первая нефть с шельфа обещана в нынешнем году.

Однако эффективность платформы-первопроходца близка к нулю и даже отрицательным величинам. Дело не в том, что, по признанию гендиректора компании-оператора «Газпром добыча шельф» Александра Мандела, 80% оборудования — брак, а Ростехнадзор признал ее фактически неготовой к работе. И не в том, что «Приразломная» стала объектом регулярных атак активистов экологических организаций.

По подсчетам экономистов, внутренняя норма рентабельности больше нуля возможна лишь при стоимости барреля не менее 100 долл. в течение нескольких лет подряд. Сам рост цен в значительной мере компенсируется сопутствующим



ростом стоимости материалов и оборудования, применяющихся в нефтегазовой промышленности, указывает Людмила Калист из Всероссийского нефтяного научно-исследовательского геологоразведочного института (ВНИГРИ). Особенно дорожает поисковое бурение.

Кроме того, налог на добычу полезных ископаемых и экспортная пошлина (до 60–70% выручки за каждую тонну) без льгот способны съесть всю предполагаемую прибыль и зарубить на корню инвестиционную привлекательность. В свою очередь, налоговые льготы, которые на долгосрочной основе премьер-министр Дмитрий Медведев пообещал на Красноярском экономическом форуме в феврале, грозят значительными потерями для федерального бюджета. По подсчетам Минфина РФ, в прошлом году из-за льгот нефтедобывающим компаниям бюджет недосчитался 1,6 млрд долл. В таких условиях добыча арктической нефти может превратиться для России в самоцель.

Профессор ВНИГРИ Валентин Назаров делает вывод: «Более эффективным в среднесрочной перспективе является вложение инвестиций в изучение и

освоение нефти и газа на территории страны. Разведка и разработка морских акваторий экономически оправдана только на крупных и уникальных месторождениях шельфа. По-видимому, эти ресурсы в настоящее время следует рассматривать как стратегический резерв страны».

Отметим, что пока нет никаких признаков наличия в Северном Ледовитом океане отдельного нефтяного месторождения, сравнимого с сухопутным Самотлорским.

ПРОСЕЛОЧНАЯ ДОРОГА

Другой тезис, принимаемый за аксиому на международных конференциях, это Северный морской путь (СМП). Замминистра транспорта РФ Виктор Олерский заявил в апреле: «Через Арктику проходят кратчайшие морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Тихоокеанского региона. На маршруте Роттердам — Йокогама расстояние через Суэцкий канал составляет 11 205 морских миль, а по СМП на 34% меньше — 3860 морских миль».

Оптимизм сторонников арктических маршрутов базируется на глобальном потеплении и уменьшении площади паковых льдов в Северном Ледовитом океане. В сентябре прошлого года там был зафиксирован исторический минимум за время спутникового наблюдения — 3,41 млн квадратных

километров по данным Национального центра информации по снегу и льду США (NSIDC). Причем льды отступили в основном в Восточном полушарии, навигация стала возможна по всем российским северным островам, а белые медведи, охотящиеся на тюленей со льдин, в очередной раз оказались на грани вымирания.

По подсчетам NASA, с 1980 года площадь однолетних льдов сокращается со скоростью 15,1% в десятилетие, а многолетних — 17,2%.

Россия все чаще сверяет свою позицию с Китаем, и действия ее юго-восточного соседа становятся аргументом во внутренних спорах. Так и сейчас: большое впечатление на отечественных политиков и экономистов произвел прошлогодний трип китайского дизельного ледокола «Снежный дракон» по СМП в Исландию, и особенно планы провести нынешним летом первый коммерческий рейс. Директор Полярного научно-исследовательского института Китая Ян Хуэйгень заявил, что в случае успеха внешнеторговый грузопоток его страны к 2020 году на 5–15% будет осуществляться по высоким широтам.

Раз прагматичные китайцы смотрят на Арктику, то россиянам тем более сле-

дует заняться коммерческим освоением Северного Ледовитого океана, считается у нас. В январе вступил в силу новый федеральный закон об СМП, в целом либерализующий судоходство вдоль северного побережья, затем правительство создало федеральное казенное управление «Администрация СМП» и подготовило новый порядок прохода по маршруту в соответствии с законом. По данным Минтранса, в прошлом году здесь перевезли 4 млн т грузов, из них 1,2 млн транзитных (42 судна, включая «Снежного дракона»), а в 2013 году ожидается рост 5–6%.

Много это или мало? Много — с учетом того, что СМП начал оправдывать звание мировой транспортной артерии только в 2009 году, когда два германских судна доставили из Южной Кореи в Роттердам 3,5 тыс. т строительных материалов. «Нью-Йорк таймс» посвятила этому событию воодушевленную статью, начинающуюся словами: «Сотни лет мореплаватели мечтали о коротком маршруте по Арктике, который позволит им ускорить торговлю между Азией и Западом».

И очень мало по сравнению с Суэцким каналом, по которому в 2012 году прошло 17 225 единиц. Притом что новые исламистские власти Египта в

С 1980 года площадь однолетних льдов сокращается со скоростью 15,1% в десятилетие, а многолетних — 17,2%



одностороннем порядке повысили налог на проход судов на 2–5%.

Если взять за основу спорное утверждение о необратимости глобального потепления, то предстоящее оживление Северного Ледовитого океана все равно выглядит не слишком радужным. Один из авторитетных специалистов по полярному судоходству Фредерик Лассер из квебекского университета Лавалья утверждает, что таяние паковых льдов приведет к большому количеству айсбергов и дрейфующих льдин, которые несут смертельную угрозу навигации, особенно в неустойчивых погодных условиях. Кроме того, льды тают неравномерно, предсказания ученых исполняют неохотно, что приведет к невозможности составить точный график движения судов. Это недопустимый риск в контейнерных перевозках, отмечает Лассер.

И самое серьезное возражение: в мировом судоходстве прямые меж-

континентальные рейсы редки, это не авиация. Каждое судно для повышения рентабельности заходит в попутные порты и перевозит сопутствующие грузы. По маршруту через Индийский океан первоклассных портов и выгодных «подкальмов» огромное количество, а в Арктике лишь Дудинка с большой натяжкой может именоваться океанским портом. Остальные требуют крупных вложений в инфраструктуру, навигационное, метеорологическое оборудование, дноуглубительные работы и т.д.

Лассер резюмирует: «Расстояние — это еще не все. Иначе автомобилисты ездили бы по проселочным дорогам, а не по магистралям».

ЛЕДЯНАЯ ВОЙНА

Энергетики и транспортники очарованы арктическими миражами, зато военные точно знают, чего им надо от региона.

Ежегодно в апреле канадские вооруженные силы проводят учения «Нуналивут» («наша земля» на языке инуитов). Подразделения репетируют боевые действия высокой интенсивности в сложных погодных условиях, патрулирование, переброску войск военно-транспортными самолетами и кораблями.

В Канаде для этих целей развернута объединенная оперативная группа войск («Север»). Хотя Минобороны страны все еще раздумывает над предложением закупить стратегические беспилотники Polar Hawk (на базе знаменитого Global Hawk), наблюдатели отмечают, что всю необходимую информацию по Северному Ледовитому океану канадцы и так получают от армии США в рамках НАТО.

Весьма активна Норвегия, регулярно проводящая учения «Холодный ответ» совместно с НАТО по программе «Партнерство во имя мира» (притом что и сама является участником альянса). В прошлом году на севере страны в них участвовало 16 тыс. военнослужащих из 15 стран, флот и авиация. Как и на противоположном побережье Атлантики, здесь отрабатывались быстрое развертывание войск и ведение широкомасштабных боевых действий в Заполярье.

Наиболее любопытным в милитаристских устремлениях Норвегии выглядит проект Marjata. Это разведывательный корабль водоизмещением около 1 тыс. т, специально спроектированный для действий на Крайнем Севере и введенный в строй в середине 1990-х



годов. Его комплексы радиотехнической разведки работают в сантиметровом, дециметровом и метровом диапазонах на дальности до 150 миль, а на коротких волнах — до 500. Официально «Марьята» называется научно-исследовательским судном, базируется в норвежском порте Киркенес. А фактически следит за кораблями российского Северного флота, патрулируя границы морской зоны России.

В 2010 году норвежские военные сообщили о планах заменить подержанный корабль на новый, и, по данным авторитетного морского справочника Jane's, это обойдется им не менее чем в 200 млн долл. Кроме того, в нулевые годы королевский норвежский флот пополнился пятью новейшими фрегатами серии Fridtjof Nansen (бюджетная версия американских Arleigh Burke). В планах норвежских военных также модернизация стратегического радара Globus II напротив российского поселка Рыбачий, который, по утверждениям НАТО, следит за орбитальным мусором, а по утверждениям российских военных — за их флотом и базами.

Россия в свою очередь планирует к 2015 году окончательно переформировать 200-ю мотострелковую бригаду и бригаду морской пехоты Северного флота в специальные арктические, оснатив их адаптированными к низким температурам вооружениями и военной техникой.

Министр обороны Сергей Шойгу распорядился сохранить для военных аэродром Тикси, откуда его предшественник Анатолий Сердюков намеревался вывести персонал и оборудование. Модернизации подлежат все имеющиеся в регионе аэродромы, особенно Амдерма, которая в советское время использовалась как аэродром подскока для страте-

гической авиации, и Рогачево на Новой Земле, куда даже планировалось вернуть на постоянную дислокацию группу истребителей-перехватчиков МиГ-31 с большим радиусом действия и дальнотбойными ракетами «воздух-воздух».

В начале года Минобороны РФ и Объединенная судостроительная корпорация выпустили совместное коммюнике о проектировании и строительстве до 2020 года специальных судов для дальней океанской зоны в Арктике.

Одновременно в Арктике активизировалось Главное управление глубоководных исследований (ГУГИ) Минобороны РФ, одна из самых закрытых военных структур. В ноябре прошлого года глубоководная атомная субмарина проекта «Калитка» (погружается на 5–6 км, приспособлена не только для буровых и поисковых работ, но и для разведки) совершила успешный поход вглубь Северного Ледовитого океана и отработала ряд секретных задач. Затем стало известно о том, что в Северодвинске идет строительство еще одной глубоководной станции, и о возобновлении ремонта атомной лодки проекта «Кашалот».

Между тем Дания объявила весной тендер на закупку самолетов ПВО с ориентиром на действия в высоких широтах. Военные Канады, Норвегии и США также преследуют конкретные цели. Им нужно больше войск, средств радиоэлектронной борьбы и разведки, авиабаз и кораблей. Но если экономические выгоды теряются в полярных туманах, а экологические риски очень высоки, то зачем приарктическим государствам эта ползучая милитаризация региона? Кроме геополитических амбиций в духе теории Хантингтона, другого ответа не находится. **МП**