

22.09.2026

Владимир Дудко: «Битва за Арктику началась»

Нестабильность на Ближнем Востоке, недавние бомбардировки Ирана и блокирование Ормузского пролива подтолкнули ведущие морские державы к поиску альтернативных логистических цепочек. Таким новым, стратегически важным для мировой торговли маршрутом, очевидно, становится Севморпуть. О том, как Россия отстаивает свои экономические интересы в Арктическом районе, в интервью BM.Moscow Foresight рассказал президент Ассоциации Северного морского пути (АСМП), доктор военных наук, профессор Владимир Дудко.

— Владимир Яковлевич, давайте вкратце напомним читателям, что сегодня представляет собой Арктика в целом и Северный морской путь в частности?

— Прежде всего хочу подчеркнуть, что не существует так называемых «арктических коридоров», опорных пунктов, промысловых нейтральных зон и прочих уловок Запада для отчуждения или захвата Северного морского пути, которым Россия владеет с XVII века, со времён Семёна Дежнёва.

В недрах Арктики сосредоточены колоссальные запасы природных ресурсов: около 90 млрд баррелей нефти и более 480 трлн куб. м. природного газа. Общие залежи углеводородов подо льдами могут составлять примерно 22% неразведанных, но потенциально извлекаемых мировых ресурсов, что вызывает у наших западных партнёров повышенный интерес к этим богатствам.

Помимо углеводородов, в Арктике разведаны крупные залежи меди, кобальта, никеля, золота, алмазов, редкоземельных металлов, апатитовых руд, угля и других полезных ископаемых. Именно это богатство недр делает регион стратегическим приоритетом для России и объектом пристального внимания других держав.

Что касается Севморпути, то это суверенный судоходный маршрут в «русской Арктике», кратчайшее расстояние между европейской частью России и Дальним Востоком. Самая западная точка административных границ СМП — пролив Карские Ворота, который соединяет Баренцево и Карское моря. А восточная — бухта Провидения, расположенная на юго-восточной оконечности Чукотского полуострова, за которой начинается Берингов пролив. Расстояние между двумя этими точками — более 5 600 км.

Мореходам уже давно известно, что путь через СМП примерно на 30–40% короче маршрутов через Суэцкий или Панамский каналы.

Президент Владимир Путин на недавнем совещании с Правительством отметил, что Арктика остаётся стратегически значимой территорией, где формируется около 7% ВВП России и порядка 11% экспорта.

Глава государства подчеркнул растущую роль Северного морского пути, как «самого надёжного и безопасного логистического маршрута». По его словам, на фоне сбоев мировых транспортных цепочек из-за региональных конфликтов, включая ближневосточный, значение СМП будет только расти.



— Какие страны проявляют наибольшую активность в Арктическом регионе, где пролегает СМП?

— В последнее время особый интерес к российским территориям на Крайнем Севере и СМП заметно проявляют приарктические государства: Норвегия, Дания (через Гренландию), Канада и США. Для них Северный морской путь — ключевой логистический инструмент: он связывает удалённые арктические месторождения с внешними рынками, позволяет вывозить сырьё и обеспечивать топливом и продовольствием сектора, которые контролируют приарктические государства.

Не меньший интерес к ресурсам и новым логистическим маршрутам региона проявляет и КНР. В Пекине видят в СМП альтернативу маршрутам через Суэцкий канал. Россия и Китай не так давно утвердили «дорожную карту» по развитию логистики на СМП.

Ледоколы для собственных нужд в Арктике в срочном порядке строят Южная Корея, Австралия и Япония. Для них очень важен доступ к арктическим месторождениям, и в Северном морском пути они видят более безопасный и предсказуемый маршрут из Европы в Азию. Сегодня в список «заинтересованных стран» включают и Индию.

— Газета The Wall Street Journal не скрывает, что «особый интерес» к судоходным маршрутам в «русской Арктике» в последнее время проявляет Британия. К чему бы это?

— Руководители стран НАТО объявили Арктику ареной противостояния с Россией. Более того, Запад через свои СМИ предупреждает, что концом для России будет не Украина и даже не Европа, а Арктика. И главным поджигателем новой войны выступает именно Лондон.

Уже известно, что в недрах НАТО разрабатывается военная операция под кодовым названием «Арктический страж». Её ключевая цель — не только получить военный контроль над Арктикой, но и отрезать Россию от морских выходов в Атлантику и Северный Ледовитый океан, захватить шельф со всеми полезными ископаемыми и создать в Арктической зоне РФ свои так называемые «опорные пункты».

На совещании арктических стран, главком вооружённых сил Франции заявил, что альянс готов заблокировать Балтику, а затем и Арктику, чтобы парализовать российский флот. И это лишь часть куда более масштабного плана. Речь в первую очередь идёт о создании противолодочных барьеров для Северного и Балтийского флотов России, поскольку, по мнению британских стратегов, русские могут блокировать два основных маршрута в Арктической зоне Европы.

Первый — Фареро-Исландский рубеж. Второй — Нордкап-Медвежий, который располагается в непосредственной близости от российской части Шпицбергена. И третий — Берингов пролив на Дальнем Востоке.

Недавно Британия выдвинула против России в высоких широтах Крайнего Севера свою ударную группу во главе с флагманом королевского флота, новейшим авианосцем «Принц Уэльский». На его борту 35 истребителей пятого поколения F-35, каждый из которых может быть носителем корректируемых атомных бомб B61-12 мощностью до 340 килотонн.

Сегодня у России есть всё, чтобы противостоять попыткам Запада захватить контроль над арктическим регионом.

— Почему американцы не признают суверенитет России над Северным морским путём?

— Как подчёркивается в Арктической стратегии Пентагона, принятой в июне 2024 года, русские не имеют ни одного юридически значимого подтверждения вековой принадлежности СМП к России. Что бы там ни говорили американцы, по обновлённой Морской доктрине России, Севморпуть является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией. Судоходный маршрут СМП проложен атомными ледоколами в пределах территориальных вод России, что подтверждено целым рядом правовых актов, одобренных ООН, а также другими авторитетными международными организациями.

Кроме того, статья 1 Закона РФ «Об исключительной экономической зоны Российской Федерации» гласит, что это морской район, находящийся за пределами территориального моря РФ и прилегающий к нему, с особым правовым режимом, установленным федеральным законом РФ, международными договорами и нормами международного права.

Внешняя граница исключительной экономической зоны РФ находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Однако американцы упорно называют Северный морской путь «Трансарктическим транспортным коридором», который, по их представлению, должен быть открыт для свободного судоходства всех стран.

Цель новой стратегии России заключается в превращении Северного морского пути из бесхозного международного маршрута в полностью контролируемую национальную транспортную артерию. Впредь это позволит России не только получать прямую коммерческую выгоду от сборов за проводку судов через арктические льды, но и обрести мощнейший

геополитический рычаг, контроль над кратчайшим торговым маршрутом между Азией и Европой, создав прямого конкурента Суэцкому каналу.

— Правда ли, что ледокольный флот России самый большой в мире?

— Глава государства был прав, когда заявил, что ни у одной страны нет такого ледокольного парка, как у России. И это понятно: у других арктических держав нет задач круглогодичного обеспечения судоходства в тяжёлых ледовых условиях.

Сейчас российский арктический флот насчитывает 42 ледокола, включая 8 атомных и 34 дизель-электрических. Все эти суда обеспечивают безопасность мореплавания и стабильную навигацию по Северному морскому пути и другим замерзающим маршрутам.

Для сравнения, Канада владеет 24 ледоколами, Финляндия — 11, Китай — 8, США — 7, Франция — 2, Германия — 2. По одному ледоколу у Австрии, Аргентины, Италии, Латвии, Нидерландов, Польши, Туркмении, Чили, ЮАР, Южной Кореи и даже у Украины. При этом атомный ледокольный флот сегодня есть только у России.

— В публикациях СМИ часто встречается словосочетание «овладение Арктикой». Можно ли сказать, что это и есть основная задача Ассоциации, которую Вы возглавляете с марта 2025 года?

— В основе поставленных перед АСМП задач лежит указ президента России «О стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Исходя из этого, мной была сформулирована главная уставная задача Ассоциации: регулирование и координация усилий государственных и частных коммерческих структур по проблемам развития СМП.

Ассоциация призвана эффективно контролировать и сопровождать деятельность административных органов власти в исполнении задач, поставленных главой российского государства.

В целях содействия обеспечению безопасности Северного морского пути, наша Ассоциация, совместно с Клубом военачальников и Клубом адмиралов России, выступила с инициативой о создании Особого Арктического района.

Прошлый 2025 год стал для Арктической зоны Российской Федерации периодом системной консолидации, масштабных

инфраструктурных свершений и формирования новой социальной реальности на Крайнем Севере. На основе прочного законодательного фундамента (принято 16 федеральных законов, 77 актов правительства и 8 указов президента РФ) государство не просто осваивает, а комплексно обустраивает арктические территории, делая их пространством для жизни, инвестиций и технологического лидерства.

В марте 2025 года Владимир Путин поставил задачу создать крупные мультимодальные хабы в качестве ключевых логистических центров СМП. Мы приступили к этой работе при всесторонней поддержке Анатолия Серышева, полномочного представителя президента РФ в Сибирском федеральном округе. Практически все губернаторы и главы городов, связанных с Севером, участвуют в реализации Программы единой координации управления, реализуемой Ассоциацией в Арктике.

— Какие средства Россия уже вложила в развитие Северного морского пути и намерена ещё вложить в ближайшей перспективе?

— Масштабы бюджета, ранее выделенного государством на развитие Северного морского пути, сопоставимы лишь с ядерным и космическими проектами России.

До 2035 года государство планирует вложить в развитие Северного морского пути порядка 2 трлн рублей**.** Из федерального бюджета на эти цели правительство РФ собирается выделить около 600 млрд рублей, остальные деньги планируют привлечь из региональных бюджетов и внебюджетных источников.

— Владимир Яковлевич, в своих выступлениях Вы неоднократно отмечали, что большинство крупных арктических проектов России связано с развитием Севморпути. Приведите, пожалуйста, конкретные примеры.

— Ключевым драйвером развития стало создание в российской Арктике крупнейшей в мире особой экономической зоны площадью 5 млн кв. км. Эта беспрецедентная по масштабам территория с особыми условиями ведения бизнеса доказала свою эффективность.

Кроме того, часть отечественных экспортных грузов, а также рейсы некоторых иностранных судоходных компаний уже переориентировались с альтернативного южного маршрута через Суэц на северный **—** СМП. Правда, перевозка грузов по Севморпути снизилась в 2025 году на 870 тыс. тонн, а грузопоток сократился на 2,3% из-за снижения в сегментах

навалочных грузов, СПГ и нефти, подсчитали аналитики агентства «Гекон». Да к тому же развитию СМП мешают западные санкции.

В этом году рост показали перевозки нефтепродуктов, рудных концентратов, газоконденсата, а также контейнерные грузы в весовом выражении.

Тем не менее надо отметить, что интерес к северному маршруту растёт не только со стороны Китая, но и со стороны Индии, Южной Кореи, ОАЭ и стран Юго-Восточной Азии.

— Сколько, по Вашим данным, сегодня проживает людей в районах, близких к Северному морскому пути?

— С сожалением приходится констатировать, что российский Север за последние 10 лет пустеет. Люди не выдерживают суровых условий жизни и уезжают на Большую землю.

Возьмём проблему транспорта. Ситуация в Арктической зоне разная: в западной части имеются развитые железные и автомобильные дороги, а для отдалённых районов транспорт **—** вопрос жизни и смерти, особенно когда речь идёт о проблемах с подвозом продовольствия и топлива. Здесь необходим авиационный и водный транспорт, а его не хватает! Поэтому срочно требуются инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, строительство мостов, дорог и аэродромов для малой авиации, что резко снизит стоимость и повысит скорость завоза товаров первой необходимости и тем самым улучшит качество жизни местных жителей.

В России в 1990-е годы практически была уничтожена полярная авиация. Сейчас на Крайнем Севере, на старых, многократно ремонтировавшихся частных Ан-2, летают лишь отдельные энтузиасты. Но вот какая сложилась ситуация: чтобы трудяге с семьёй поехать в отпуск, надо заплатить не одну сотню тысяч рублей. Поэтому важнейшей задачей АСМП мы считаем возрождение полярной авиации в России, а также развитие других средств воздухоплавания, включая экранолёты.

Сегодня в районах, прилегающих к СМП, проживает порядка 1,2 млн человек.

— Можно ли сказать, что битва за Арктику началась?

— Да! У нас на сайте эпиграф: «Чтобы Арктику защитить, её нужно развивать!» Я считаю, что чтобы противостоять

попыткам Запада захватить контроль над арктическим регионом, России следует принципиально пересмотреть систему управления Арктической зоной и реформировать систему финансового регулирования, полного обеспечения процессов экономической и боевой устойчивости.

«Русская Арктика» занимает треть всей площади Северного Ледовитого океана и требует немедленной смены подхода к её развитию. Необходимо срочно прекратить практику точечных проектов и вахтовых экспедиций и снизить неоправданно дорогое жизнеобеспечение (продовольствие, энергетика и социальная сфера), которое в основном зависит от организации серверного завоза и цен на привозные товары.

Сегодня только государство способно организовать системное освоение арктических территорий. Нужна комплексная трансформация, охватывающая налоговую политику, кадровый потенциал и социальную инфраструктуру.

В то же время правительство РФ предлагает бизнесу уникальные условия. Авторы этой инициативы считают ключевым стимулом для членов АСМП обнуление налога на прибыль для новых резидентов на десятилетний срок. Да, это беспрецедентная мера, способная не только привлечь участников софинансирования Программ (не якорных инвесторов), но и запустить мультипликативный эффект соучастия для малого и среднего предпринимательства в суровых климатических условиях Севера.

Наконец, ещё один столп арктической трансформации — решение жилищного вопроса. Объём строящегося жилья в Арктической зоне вырос за последние годы на 72%! Это дополнительно полмиллиона квадратных метров, которые буквально «выросли» из мерзлоты благодаря доступному кредитованию, если только это не в долг для жителей и на неотчуждаемых, так называемых «опорных», пунктах.

Таким образом, Российское государство замкнуло логистическую цепочку «финансирование → кадры → жильё», создав предпосылки для формирования постоянного, а не вахтового, населения в Арктике.

— Владимир Яковлевич, какое место в решении проблем, накопившихся в Арктической зоне России за последние десятилетия, Вы отводите Москве?

— Мэр Москвы Сергей Собянин не раз заявлял, что у российской столицы есть мощный промышленный и научный потенциал, и в городе формируются крупные кластеры: электромобилестроения, микроэлектроники, строительные и пищевые. Власти создают условия для новых производств, например, помогают с налаживанием инфраструктуры.

Накопленный опыт москвичей нас, полярников, очень интересует.

Говоря о научном потенциале Москвы, Сергей Собянин связывал его с необходимостью технологического суверенитета. Он указывал, что в условиях внешних ограничений важно, чтобы страна сама создавала ключевые технологии и опиралась на помощь государства и российского бизнеса.

Я не только согласен с мэром Москвы в том, что концентрация науки и производства даёт больший эффект, чем работа разрозненных групп, но и добавил бы, что в Москве решена ключевая проблема: устранены, на мой взгляд, многочисленные искусственные барьеры, которые мешают участникам рынка успешно взаимодействовать. Поэтому мы были бы рады объединить усилия с Москвой для решения многих актуальных задач сотрудничества.

Развитию Крайнего Севера сегодня требуется серьёзная научная база с учётом высочайшего интеллектуального потенциала учёных и руководителей Москвы и организаций. Было бы крайне важно получить место для Научного Арктического центра в павильонах строящегося кластера МГУ, чтобы в первую очередь развивать живой интеллект, из которого потом появится и искусственный интеллект, новая, самая передовая в мире техника, новые технологии добычи нефти, газа, редкоземельных металлов в условиях полярного холода. Создание такого научно-производственного кластера помогло бы решить многие проблемы Севера и Северного морского пути. Мы загрузили бы московские вузы не пустой работой, а прикладными задачами, которые сегодня позарез нужны государству.

Кроме того, в Москве находятся уникальные заводы, способные производить любое оборудование, так необходимое сегодня Северу (вездеходы, гражданские самолёты, вертолёты, БПЛА), а также иную уникальную технику и разработки, с которыми я знаком и которых нет больше в мире.

В российской столице можно было бы готовить специалистов разного профиля для Арктики, включая лётчиков. Мы просим Правительство Москвы и столичный бизнес откликнуться на наш призыв и прийти со своими конкретными предложениями в Ассоциацию Северного морского пути.

Мы думаем о том, чтобы выйти с таким предложением в Правительство Москвы.

Сергей КРОН