

УДК: 341.225(98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.225

Международные морские пути грузоперевозок в Арктике *

© **ЛУКИН Юрий Фёдорович**, доктор исторических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы Российской Федерации

E-mail: lukin.yury@mail.ru

Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия

Аннотация. Основной целью статьи является изучение проблем функционирования и конкуренции морских путей грузоперевозок в Арктическом регионе. Методологически работа носит исследовательский характер в рамках мирового комплексного и северного регионоведения, основана на междисциплинарности и комплексности. Синтезируется комплекс междисциплинарных задач: показать на фоне истории освоения акватории северных морей, начатых ещё в эпоху Великого Новгорода, приоритет русских в Арктике; геополитическую и экономическую значимость новых проектов Северного морского транспортного коридора (СМТК), Национальной арктической транспортной линии (НАТЛ) в настоящее время; раскрыть наличие множества акторов в Арктическом регионе планеты Земля. Действующая акватория Северного морского пути в 2012–2020 гг. основывается на законодательных актах 1998, 1999, 2012 гг. и пока не обеспечивает весомую долю международного транзита, развивается как внутренняя морская магистраль. В статье анализируется литература отечественных и зарубежных авторов и первоисточники, включая: Новгородские летописи, картографию, действующие правовые акты, Указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и ведомственные документы Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, ФГБУ «Администрация СМП», дирекции Севморпути Госкорпорации «Росатом», Международного валютного фонда (24.06.2020), «Белую книгу Китая» (2018), проект Polar Silk Road и др. Множественность морских путей грузоперевозок в Арктике вдоль побережья России, у берегов Канады, Арктического моста, околополюсного маршрута Trans-Arctic sea route, Полярного Шёлкового пути Китая; модернизация инфраструктуры СМП; реализация инвестиционных проектов нефтегазового и горнорудного комплекса глобальной значимости — всё это генерирует новые вызовы и возможности развития российской Арктики.

Ключевые слова: Северный морской путь, Северный морской транспортный коридор, Национальная арктическая транспортная линия, Арктический мост, Trans-Arctic sea route, Полярный шёлковый путь Китая.

International Shipping Routes for Cargo Transportation in the Arctic

© **Yury F. LUKIN**, Doc. Sci. (Hist.), professor, honored worker of the higher school of the Russian Federation

E-mail: lukin.yury@mail.ru

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia

Abstract. The main purpose of the article is to study the problems of the functioning and competition of sea routes of cargo transportation in the Arctic region. Methodologically, the work is of a research nature within the framework of the global integrated and northern regional studies, based on interdisciplinarity and complexity. A complex of interdisciplinary tasks is synthesized: to show, against the background of the history of the development of the water area of the northern seas, begun in the era of Velikiy Novgorod, the priority of Russians in the Arctic; the geopolitical and economic significance of the new projects of the Northern Sea Transport Corridor (SMTC), the National Arctic Transport Line (NATL) at the present time; to reveal the presence of many actors in the Arctic region of planet Earth. Operating water area of the North-

* Для цитирования:

Лукин Ю.Ф. Международные морские пути грузоперевозок в Арктике // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 225–253. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.225

For citation:

Lukin Yu.F. International shipping routes for cargo transportation in the Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 225–253. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.225

ern Sea Route in 2012–2020 based on legislative acts 1998, 1999, 2012. And while it does not provide a significant share of international transit, it is developing as an internal sea route. The article analyzes the literature of domestic and foreign authors and primary sources, including: Novgorod Chronicles, cartography, current legal acts, Decrees of the President of the Russian Federation, decrees of the Government of the Russian Federation and departmental documents of the Ministry of the Russian Federation for the development of the Far East and the Arctic, FSBI “Administration of the Northern Sea Route”, directorates Northern Sea Route of Rosatom State Corporation, International Monetary Fund (June 24, 2020), China White Book (2018), the Polar Silk Road project, etc. The plurality of sea routes for cargo transportation in the Arctic along the coast of Russia, off the coast of Canada, the Arctic Bridge, the Trans-Arctic sea route, the Polar Silk Road of China; modernization of the NSR infrastructure; implementation of investment projects of the oil and gas and mining complex of global significance generates new challenges and opportunities for the development of the Russian Arctic

Keywords: *Northern Sea Route, Northern Sea Transport Corridor, National Arctic transport line, Arctic sea Bridge, Trans-Arctic sea route, China's Polar Silk Road.*

Введение

Мировое комплексное и северное регионоведение как методология исследования применительно к Арктическому региону основано на междисциплинарности и комплексности, практически ведёт к стиранию границ между внутренней и внешней политикой арктических стран. В северном регионоведении всесторонне исследуется пространство северных территорий, включая Арктический регион, Русский Север. Целью данного исследования является актуализация проблем, связанных с функционированием и конкуренцией международных морских путей грузоперевозок в Арктическом регионе во втором десятилетии XXI столетия.

Методология

Проблемы реального функционирования полицентричной структуры международных экономических отношений (Россия, Китай, страны Арктического Совета) в Арктическом регионе, исторические и современные измерения морских путей в Арктике исследуются на основе комплексного междисциплинарного подхода. При исследовании грузопотоков по морским путям в Арктике, их эффективности применяются методы системного подхода, качественного и количественного анализа. Исторический метод исследования деятельности Севморпути в разные времена основан на анализе широкого круга источников, начиная со времён Великого Новгорода, хронологическом, сравнительно-историческом подходах, картографии. Используются поисковый, теоретический, исторический, статистический, описательный методы: поиск и изучение литературы, изучение материалов в СМИ, работа с источниками Интернета и электронными ресурсами, анализ и синтез, описание и систематизация полученных данных, общенаучные методы и приёмы исследования. Междисциплинарное предметное поле исследования разных сторон функционирования Арктического региона в целом напоминает палитру различных оттенков и символов, включая самые неожиданные сюжеты из других научных дисциплин.

Краткий обзор литературы и источников

Многоликая Арктика постоянно изменяется в потоке времени и смыслов, пополняется арктический тезаурус знаний о Севморпути. В этом году в АиС опубликована научная статья учёного из Индии *Jawahar Bhagwat*, Ph.D. Arts (History): «Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности. Часть I» [1, с. 5–25]. Автором указанной статьи проанализирован ряд инцидентов, произошедших на трассе СМП с точки зрения соответствия существующим нормам. По его мнению, эти инциденты вызывают необходимость изучения адекватности Полярного кодекса, инфраструктуры вдоль СМП и текущего состояния поисково-спасательных операций. Российские учёные — *К.С. Зайков, Н.А. Кондратов, С.А. Липина, Л.К. Бочарова*, исследуя организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI в., рассмотрели в том числе и особенности Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации России в Арктике [2, с. 96–101]. Национальный и международный аспекты, современные предложения и инновации по развитию Севморпути анализирует в одной из своих статей *В.П. Журавель*, руководитель Центра арктических исследований Института Европы РАН [3, с. 1–6]. Северный морской путь, морские порты, Полярный шёлковый путь исследуются в IV главе монографии «Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов», где проанализированы не только объёмы грузоперевозок, но и существующие прогнозы их роста, развития инфраструктуры [4, с. 92–112]. Используются разные источники. В среде бизнеса, министерствах и ведомствах РФ в 2019–2020 гг. развернулась интересная дискуссия о перспективах Северного морского пути, его трансформации в Северный морской транспортный коридор, создании Национальной арктической транспортной линии от Мурманска до Петропавловска-Камчатского. Представляется важным начать исследование заявленной в данной статье тематики с краткого анализа некоторых имеющихся исторических доказательств приоритета России в освоении арктического пространства, так как в литературе ещё нередко искажается роль русских, отечественного мореплавания в освоении Арктики, открытии Севморпути.

«Путь и надежда чужим пресечётся, российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном» (Ломоносов М.В.)

Ранняя история освоения северных морей и островов, поиска Северо-Западного и Северо-Восточного морских проходов в акватории Северного Ледовитого океана насчитывает по времени несколько столетий и получила отражение в многочисленных научных трудах. С позиций историко-хронологического подхода сегодня в меньшей степени известны первые походы с использованием западной части Северного морского пути, которые начались ещё в период существования Великого Новгорода. Уже в начале XIII в. выходцы из Заволочья освоили Кольский полуостров, Тре и Колу. Ватаги людей для промысла морского зверя и сбора дани с населения Кольского полуострова заходили далеко на запад, за Варангерфьорд (Норвегия), — подчёркивал д.и.н., профессор *В.В. Мавродин* [5, с. 96–108].

В летописях и других источниках получили известность морские походы в Европу из устья Двины через Белое море. Один из таких первых походов состоялся в 1320 г. «В лето 6828...а Лука ходи на Мурманы, а Нъмци избиша ушкуи Игната Молыгина»¹. Известны по летописям поход 1411 г. из Заволочья на Мурман; походы в 1419, 1445 гг. свеев мурманов в Белое море, на Двину; князей Ушатых, Ивана Бородатого да Петра в 1496 г.² и др. Существует гипотеза, что дипломаты Дмитрий Ралевъ да Дмитрий Заецовъ в 1494 г. возвращались из Дании обратно в Москву через Белое море³.

Григорий Истома, толмач великого князя московского был послан в 1496 г. к королю датскому с его послом шотландцем Давидом⁴. Оправились они не через Балтику, а по Северному морскому пути, который был длиннее, но зато безопаснее. Из Новгорода они добрались до устья Двины, где сели на четыре судна, плыли, держась берега океана. Достигли Каянской земли, затем по суше в Берген (Норвегия) и оттуда на конях в Данию [6, с. 127, 184–188; 7, т.1, с. 509–515]. *Власий* (Влас Игнатов, Игнатъев), переводчик с латыни и немецкого языка, сопровождал русские посольства к датскому королю также морским путём вокруг Скандинавии в конце XV — начале XVI вв. [6, с. 188; 7, т. 1, с. 515–517].

Сигизмунд фон Герберштейн (1486–1566), австрийский дипломат и писатель, автор «Записок о Московии», дважды посещал Россию в 1516, 1526 гг. Лично встречавшийся с Истомой и Давидом, упоминает с их слов Двину и другие известные на этом пути места, не всегда правильно определял их локализацию [7, т. 2, с. 165–166, 462].

Дмитрий Герасимов (1465 — после 1535 г.) выдающийся русский дипломат и учёный, богослов, переводчик (толмач латинский) участвовал в посольствах из Московии в Данию, Норвегию, Швецию, Пруссию к великому магистру ордена, в Священную Римскую империю к императору Максимилиану, в Рим послом к папе Клименту VII в 1523–1526 гг. В Риме он консультировал ряд итальянских учёных, по его рассказам были изданы книга и одна из первых карт Московии (морская карта из атласа 1553 г. Баттисты Аньезе). Впервые в истории Д. Герасимов составил свой чертёж Северного морского пути. На его чертеже изображён маршрут вокруг Европы и проект плавания в Китай через северные моря.

¹ ПСРЛ. Том 4. Новгородская и Псковская летописи. СПб: типография Эдуарда Праца. 1848. С. 49. Лето 6828.

² ПСРЛ. Том 3. Новгородская первая летопись старшего и младшего изводов. Москва-Ленинград: Издательство Академии Наук СССР, 1950. Лето: 6919, 6927, 6953, 6953. ПСРЛ. Том 26. Вологодско-Пермская летопись. М.-Л.-д: Изд-во АН СССР, 1959. С. 290.

³ ПСРЛ. Том 8. Продолжение летописи по Воскресенскому списку. СПб: типография Эдуарда Праца. 1859. С. 227-228.

⁴ Григорий Истома Малый – участник многих русских посольств. По мнению И.Х. Гамеля, Истома мог находиться в свите Ралева в 1493 г., а в 1496 г. ездил в Данию вторично (Гамель, 1865. С. 162–164). А.А. Зимин указывает, что Истома входил в посольство 1496 г. (Зимин, 1982. С.108). Опись архива Посольского приказа 1614 г. упоминает об «отпуске... к датцкому королю» подьячего Истома в 1498/99 г. (ОЦААП. С. 116).



Рис. 1. Карта XVI века. Белая линия — маршрут плавания Д. Герасимова вокруг Европы, красная линия — проект плавания в Китай по северным морям⁵.

Paolo Giovio (1483–1520) опубликовал в 1525 г. на латинском языке «Книгу о посольстве Василя, великого князя Московского, к Клименту VII» (переиздана в 1545 и 1551 гг.), в которой воспроизвёл много географических и культурных сведений Д. Герасимова о России и скандинавских странах [6, с. 252–275]. «Книга» Паоло Джовио была одним из немногих для XVI в. европейских сочинений, в которых представлен положительный образ России [8, с. 149]. *Павел Иовий* в своей книге о Московском посольстве отмечал, что «Двина, увлекая бесчисленные реки, несётся в стремительном течении к Северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, откуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли» [6, с. 262].

Сборные дружины вольных людей (ушкуйников, повольников), в том числе под предводительством воевод, князей, с участием новгородцев, двинян, важан, устюжан, вятичей ходили на Печору, Югру в 1096, 1187, 1193, 1329, 1445, 1465, 1483 гг., до реки Обь и моря в 1364–1365, 1483, 1499 гг., на Мурман (в Норвегию) в 1320, 1323, 1348, 1349, 1411 гг. Можно сделать общий вывод, что русским были известны побережья Северного Ледовитого океана в Сибири и Норвегии ещё в XI–XVI вв. В XVI–XVII вв. начинает осваиваться северо-восточный участок Севморпути — от Северной Двины до Тазовской губы в устье Оби, так называемый «Мангазейский морской ход». История открытия и освоения СМП в целом получила широкое освещение в литературе⁶.

М.В. Ломоносов (1711–1765) в своём известном труде «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Во-

⁵ Неизвестный адмирал. Часть 44. URL: https://flot.com/bitrix/components/bitrix/blog/show_file.php?fid=30424 (дата обращения: 17.06.2020).

⁶ Северный морской путь – арктическая дорога жизни: история открытия и освоения Северного морского пути: рек. список лит. / Муниципальное учреждение культуры муниципального образования «Город Архангельск» Централизованная библиотечная система», Центр. гор. б-ка им. М. В. Ломоносова; [сост. Г. И. Попова]. Архангельск, 2012. 87 с.

сточную Индию» (1764) исследовал мореплавание, предпринятые для сыскания проходу в Ост-Индию западно-северными морями (§§ 1–21). Во второй главе учёный рассматривал поиски морского проходу в Ост-Индию в северо-восточной стороне Северным Сибирским океаном (§§ 22–42). К своему труду М.В. Ломоносов приложил известную во всём мире Полярную карту. При этом М.В. Ломоносов делает важный вывод о том, что «россияне далече в оный край на промыслы ходили уже действительно близ двухсот лет». При участии поморских жителей с Двины и из других мест, что около Белого моря, были построены по великим рекам в северной части Азии некоторые города, остроги и зимовья. Походом холмогорца Федота Алексеева и казака Ивана Дежнёва в 1647–1648 гг. «доказан проход морской из Ледовитого океана в Тихий, к чему наше главное намерение здесь простирается». Самый лучший проход по Сибирскому океану «упователен мимо восточно-северного конца Новой Земли к Чукотскому носу» (§ 83). В пятой главе «О самом предприятии северного мореплавания и о утверждении и умножении российского могущества на востоке» (§115) М.В. Ломоносов заметил: «Когда по щедрому божескому промыслу и по счастью всемилостивейшия самодержицы наша желаемый путь по Северному океану на восток откроется, тогда свободно будет укрепить и распространить российское могущество на востоке, совокупляя с морским ходом сухой путь по Сибире на берега Тихого океана».

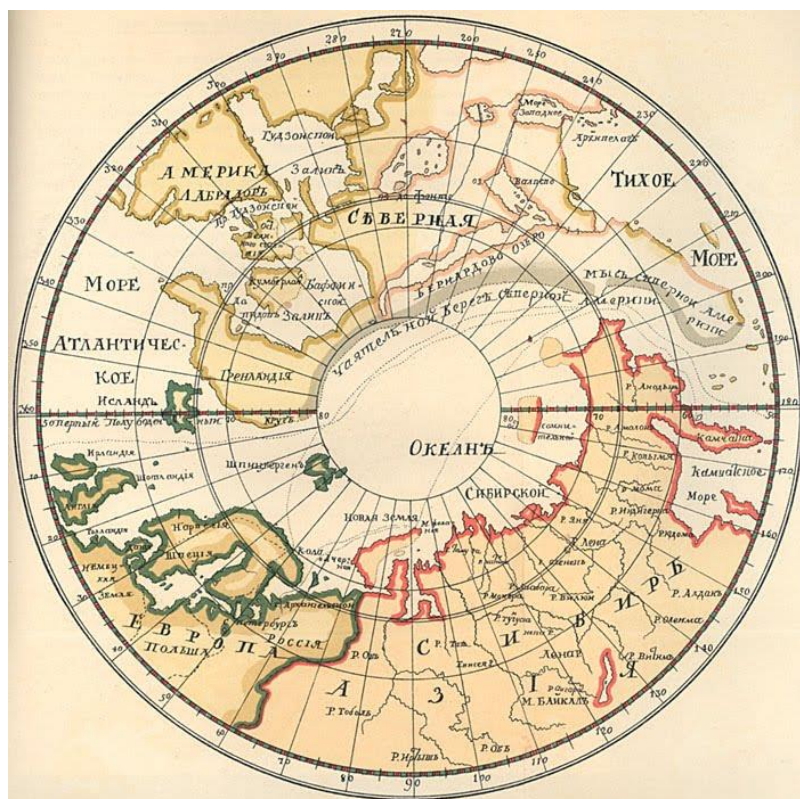


Рис. 2. Полярная карта М.В. Ломоносова ⁷.

⁷

В заключение М.В. Ломоносов пишет, что помянутое мореплавание к нам ближе, нежели к прочим европейским державам. «Таким образом, путь и надежда чужим пресеётся, российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке» [9, с. 417–514].

Легитимно действующая акватория Северного морского пути 2012–2020 гг.

В настоящее время легитимно действующая акватория СМП и её использование в правовом пространстве Арктики определены законом № 132-ФЗ от 28 июля 2012 г.⁸ Акватория СМП включает разные по правовому статусу модальности: внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ. Её географические границы ограничены «с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» (ст. 5.1.).

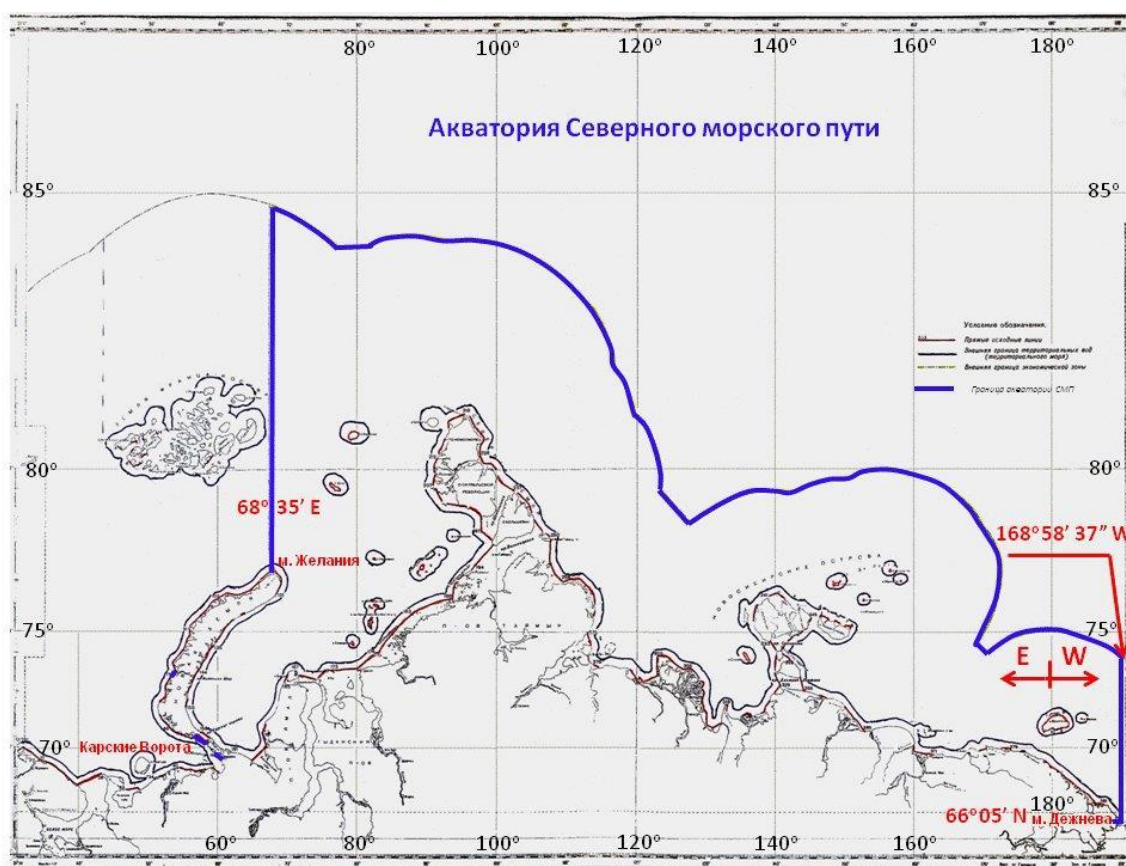


Рис. 3. Акватория Северного морского пути⁹.

⁸ Федеральный закон от 28 июля 2012 г. N 132-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути". URL: <https://base.garant.ru/70207760/> (дата обращения: 17.06.2020).

⁹ URL: <https://static.tildacdn.com/f2f2a3bb-6cab-4749-8688-0d8ac0bafb92/1.jpg> (дата обращения: 17.06.2020).

Ранее принятый Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» определяет указанные в названии границы этих акваторий, плавание в акватории Северного морского пути. Однако, географически границы акватории СМП в ФЗ №155 отсутствуют¹⁰. В «Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 08.06.2020) акватория Северного морского пути ограничивается с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар¹¹. Все три законодательных акта 1998, 1999, 2012 гг. не дают чёткого доказательного обоснования границ акватории СМП. Трудно понять, например, почему все морские порты Белого, Печорского и Баренцева морей: Архангельск, Северодвинск, Онега, Беломорск, Кандалакша, Кемь, Умба, Нарьян-Мар, Индига, Варандей, Мурманск, Печенга, Анадырь и другие сегодня не входят в акваторию СМП. Хотя нет никаких сомнений в их исторической принадлежности к акватории Русской Арктики, а затем Российской Арктики и даже к арктической зоне, абсолютно нелегитимной в правовом отношении уже в момент её появления в 1989 г. При этом Белое море с древних времён является внутренним морем России.

Согласно закону 2012 г., СМП начинается после прохождения Карских ворот или от северного побережья архипелага Новой Земли и завершается в бухте Провидения. Длина Северного морского пути составляет 3 023 морские мили. Однако и вчера и сегодня в общественном мнении, в СМИ началом Северного морского пути в западной части Арктики нередко называют то Мурманск, то Архангельск, то норвежский Киркинес. Сами же морские маршруты с использованием затем акватории Севморпути могут начинаться в любом морском порту Европы или Азии: Роттердаме, Санкт-Петербурге, Киркинесе, Шанхае, Иокогаме... Суда, идущие из этих портов по арктическим маршрутам, проходят Севморпуть в указанных выше легитимных границах или используют при благоприятных ледовых условиях высокоширотные маршруты. Формально акватория Северного морского пути от Карских ворот до Берингова моря непосредственно включает только 4 моря: Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское. А Белое, Баренцево, Берингово, Печорское моря как бы и не являются арктическими. Поэтому и появляются историко-географический и экономический смыслы в новом концепте «Северный морской транспортный коридор», который официально пока никак не легитимирован.

¹⁰ Федеральный закон от 31 июля 1998 г. N 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12112602/paragraph/273:0> (дата обращения: 17.06.2020).

¹¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 08.06.2020). URL: <https://base.garant.ru/12115482/> (дата обращения: 17.06.2020).

В новых исторических условиях увеличение акватории СМП фактически представляет возврат к существованию Главного управления Северного морского пути, которое отвечало не только за грузоперевозки во всех морях Северного Ледовитого океана, но и за индустриальное развитие громадных северных территорий в 30–80-е гг. XX в. Главное управление СМП при Совете Народных Комиссаров СССР было образовано 17 декабря 1932 г. Постановлением СНК СССР от 22 июня 1936 г. № 1100 утверждено Положение о Главном Управлении СМП, районом деятельности которого определялись в европейской части Союза ССР острова и моря Ледовитого океана, а в азиатской части Союза ССР — территория севернее 62-ой параллели. Уточнения в этот документ вносились постановлением СНК СССР от 25 января 1941 г. № 189, которое утратило силу в 1988 г. Меры государства по развитию СМП и индустриальному развитию северных регионов, совершенствованию управления принимались в бывшем СССР и Российской Федерации на высшем уровне в 1967, 1994, 1997, 1998, 2011 гг.

В настоящее время Северным морским путём с 2019 г. управляет государственная корпорация «Росатом», в состав которой с 2008 г. входит ФГУП «Росатомфлот». Правительство Российской Федерации своим распоряжением от 21 декабря 2019 г. № 3120-р впервые утвердило *План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 г.*, включающий 84 мероприятия по 11 направлениям. Следует подчеркнуть, что это не обычный отраслевой план, разработанный Госкорпорацией «Росатом» под свои ведомственные задачи, а по сути своей общенациональный межотраслевой проект развития Севморпути, нацеленный на долгосрочную эволюцию российской Арктики с гарантированными инвестициями. При формировании федерального бюджета на очередной финансовый год будут предусматриваться бюджетные ассигнования на реализацию плановых мероприятий, включённых в соответствующие госпрограммы и федеральные проекты¹². Указанный план основан на прогнозе сырьевых проектов, реализуемых и планируемых ПАО «Новатэк», ПАО «Газпром нефть», ПАО «ГМК «Норильский никель»», ООО «УК «Восток Уголь»», АО «Независимая нефтяная компания», ООО «ГДК «Баимская»» и KAZ Minerals PLC, ООО «Восток Инжиниринг», ООО «Северная звезда». В него включены и другие грузопотоки по трассе Севморпути.

- **2017 г.:** в акватории СМП было перевезено 10,7 млн т, в том числе морскими судами — 9,7 млн т различных грузов (90,65%), речными судами — 797,2 тыс. т грузов (7,45%), транзитными судами — 194,4 тыс. т (1,82%).
- **2018 г.:** общий объём перевозок грузов составил — 20,2 млн т, в том числе транзит — 491,2 тыс. т или 2,43%.
- **2019 г.:** перевезено рекордное количество грузов в истории СМП — **31,5 млн тонн**, в том числе транзит — 697,2 тыс. т или 2,21%. Эти данные в млн т за 2017–2019 гг. приводит Н.А. Менько, и.о. руководителя ФГБУ «Администрация Северного мор-

¹² План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/itR-86nOgy9xFvUVAgmZ3XoeruY8Bf9u.pdf>; <http://government.ru/docs/38714/> (дата обращения: 05.06.2020).

ского пути»¹³. Основными пунктами, через которые осуществлялись грузоперевозки по СМП в 2019 г., стали порты: Сабетта — 20,5 млн т или 65% от общего объёма грузоперевозок по СМП, терминал вблизи мыса Каменный — 7,7 млн т (24,4%), Дудинка — 1,5 млн т (4,76%). Свою постоянную нишу в грузопотоке по СМП занимает ежегодный северный завоз (уголь, топливо, продукты, лесные и генеральные грузы, контейнеры) в труднодоступные районы Крайнего Севера, сопряжённые с морскими и речными перевозками. Объёмы транзита в 2017–2019 гг. колебались всего лишь от 1,82 % до 2,43 % от общего объёма грузоперевозок по СМП.

Ключевым конкурентом на мировом рынке для СМП является египетский **Суэцкий канал** длиной 193 км, который является одной из самых загруженных морских артерий в мире. Главная его проблема сейчас — это ограничения на габариты судов, так как крупные суда перегружают свои грузы на суда Администрации Суэцкого канала, что ведёт к дополнительным временным и денежным затратам. Рост спроса на услуги канала при этом идёт быстрее, чем рост его пропускной способности.



Рис. 4. Северный морской путь и маршрут через Суэцкий канал¹⁴.

Сравнительный анализ ключевых показателей двух путей показывает, что судоходство через Суэцкий канал длится круглогодично в отличие от СМП. Для перехода из Европы в Китай Северным морским путём в среднем нужно 25 дней и 625 т мазута, а при использовании Суэцкого канала — 35 дней и 875 т мазута. Проход по Суэцкому каналу стоит 250 000 долл., а плата за ледокольное сопровождение по СМП составляет примерно 380 000 долл. Традиционный маршрут Суэцким каналом проигрывает маршруту вокруг Мыса Доброй Надежды, вокруг Африки¹⁵. К настоящему времени пришло понимание, что говорить о конкуренции Севморпути с Суэцким каналом в смысле объёма перевозимых грузов пока нет веских оснований. В целом по итогам 2019 г. по Суэцкому каналу прошло порядка 18,9 тыс.

¹³ Монько Н. В 2019 году объём грузоперевозок по Севморпути вырос на 56,7%. 20 февраля 2020 г. URL: <https://www.mortrans.info/morskoj-byulleten/v-2019-godu-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-vyros-na-567/> (дата обращения: 05.06.2020). Проценты по видам перевозок подсчитаны автором статьи.

¹⁴ Деловые новости. URL: https://delonovosti.ru/wp-content/uploads/posts/2017-04/1493018981_smp.jpg (дата обращения: 18.06.2020).

¹⁵ Черемных Игорь. Северный морской путь и Суэцкий канал // Деловые новости. ИАА. 18 июня 2020 года. URL: <https://delonovosti.ru/analitika/3921-severnoy-morskoj-put-i-sueckiy-kanal.html> (дата обращения: 18.06.2020).

судов против 18,2 тыс. единиц в 2018 г. Нетто-тоннаж достиг 1,2 млрд т — рост на 5,9%, выручка администрации составила \$5,8 млрд¹⁶. *Dr Tuomas Kiiski*, эксперт по Арктическому судоходству в Университете Турку (Финляндия), считает, что экономический потенциал Севморпути как сезонного Арктического прохода между Европой и Азией носит противоречивый характер. Несмотря на то, что маршрут по СМП короче, корабли должны идти медленнее через всё ещё ледяные воды. Большинство судов должно быть ледового класса, чтобы работать там вообще, что ведёт к росту затрат. Время транзита для своевременной доставки грузов пока непредсказуемо, а мелководье вдоль побережья России исключает большие контейнерные суда, которые доминируют в меж океанском движении. Подобные аргументы приводит в своей статье и *М.Ю. Гутенев*, отмечая, что относительно короткий срок функционирования не позволяет СМП стать надёжной альтернативой для азиатских транспортных компаний. Эти недостатки объясняют, почему, несмотря на рекламу СМП, судоходные компании не решаются «*окунуть палец ноги в холодные воды*» Арктики [10]. В то же время Китаю, как мировой экономической державе, арктический маршрут даёт возможность сэкономить время и деньги, — подчёркивает китайский учёный *Чэн Хунцзе* [11].

Арктика богата природными ресурсами, но их масштаб и коммерческая выгода от их разработки остаются под вопросом, — подчёркивает исследователь из Индии *Д. Бхагват*. Добыча арктических ресурсов, по его мнению, технически сложна и затратна. Использование энергии и минеральных ресурсов в других частях мира, таких как Ближний Восток, Африка и Южная Америка, намного дешевле, особенно если стоимость нефти упадёт ниже 50 долларов за баррель; существующие судоходные пути, которые проходят через Юго-Восток в Северо-Восточную Азию, имеют несколько преимуществ. Неоптимальной является экономика контейнерных перевозок по СМП [1, с. 9]. Дискуссионным является пессимизм некоторых китайских экспертов в отношении возможностей России наращивать строительство кораблей и морской техники, чтобы поддержать растущий объём грузоперевозок в Арктике. Консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и АО «Газпромбанк» с 2015 г. на Дальнем Востоке реализуется крупный отечественный проект — строится судостроительный комплекс «Звезда»¹⁷.

В настоящее время получает всё большую поддержку тезис о том, что России важно развивать Севморпуть как внутреннюю транспортную артерию с учётом безопасности, и с надеждой на трансформацию со временем в крупный международный путь в Арктике. С 2019 г. суда под флагом РФ получили исключительное право на морские перевозки нефти, природного газа, газового конденсата, угля, добытых на территории России и погруженные на суда в акватории СМП. Вводится уведомительный характер прохода по СМП иностранных военных кораблей.

¹⁶ Суэцкий канал поднимет транзитный сбор. URL: <https://seanews.ru/2020/01/10/ru-sujeckij-kanal-podnimet-tranzitnyj-sbor/> (дата обращения: 07.06.2020).

¹⁷ ССК «Звезда». URL: <https://sskzvezda.ru/index.php/ru/> (дата обращения: 26.06.2020).

Чем вызвано сегодня внимание в мире к развитию морских коммуникаций в сложных климатических условиях холодной и суровой Арктики?

Природные богатства российской Арктики, её морские пути не имеют сегодня аналогов ни в какой-либо другой арктической стране (США, Канаде, Норвегии, Швеции и др.), ни в мире. Северный морской путь (СМП) в настоящее время обеспечивает не только часть грузов традиционного «северного завоза», но решает и коммерческие задачи современного арктического судоходства, в частности, вывоз продукции нефтегазового и горнорудного комплекса на внутренний и мировой рынки глобального социума Земли. В настоящее время в акватории Северного морского транспортного коридора, включающего в себя порты и судоходные пути арктических морей (от Баренцева до Берингова) и впадающих в них рек, вывоз нефти в рамках как круглогодичной, так и сезонной навигации, производится с терминалов в Печорском море (Поморский сектор) и в Обской губе Карского моря (сектор Севморпути) [12, с. 65–71].

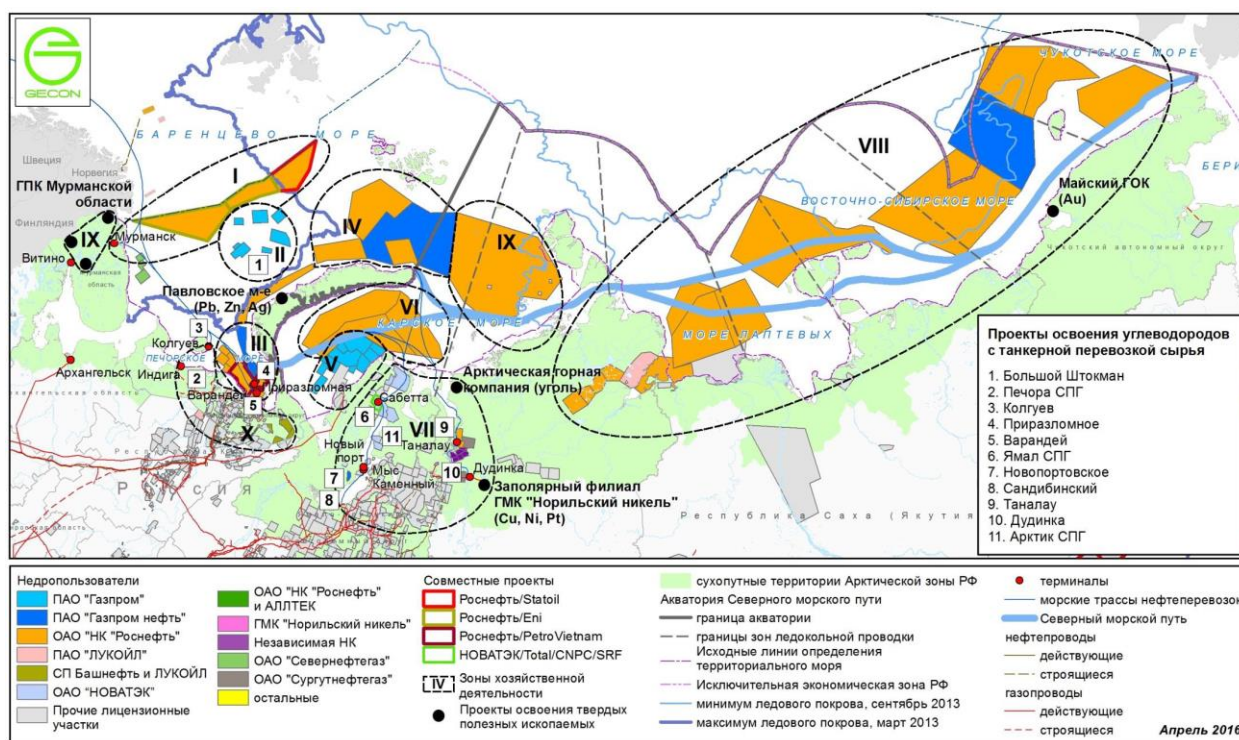


Рис. 5. Григорьев М.Н. Проекты освоения природных ресурсов арктической зоны с использованием морской транспортной системы // VI Международная конференция «Логистика в Арктике». Мурманск, 12 апреля 2016 г.

Анализируя ресурсы российской Арктики, следует учитывать, что это не только нефть и газ, но и уголь, медно-никелевые руды, олово, редкие металлы и редкоземельные элементы, золото, платиноиды, вольфрам, хром, титан и многое другое, что необходимо сегодня для эффективного развития промышленности, технологий в мире¹⁸.

АЗРФ в настоящее время не позиционируется ни как макрорегион, ни как макрозона, а определяется как **геостратегическая территория** нескольких субъектов и части субъектов

¹⁸ Брехунцов А., Муллин А., Петров Ю., Проскурин Г. (Научно-технический центр МНП "ГЕОДАТА»). 28.02. 2020. Что мы собираемся возить по Севморпути? Обзор сырьевой базы. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/resursnaya_baza_arktiki_i_severnuyu_morskoy_put.html (дата обращения: 20.20.2020).

тов РФ, имеющая существенное значение для устойчивого социально-экономического развития, территориальной целостности и безопасности Российской Федерации, характеризующаяся специфическими условиями жизни и ведения хозяйственной деятельности. Развитие магистральной транспортной инфраструктуры обеспечивается в том числе и за счёт *«функционирования и роста грузопотока Северного морского пути как полноценного международного транспортного коридора, включая развитие ледокольного флота»*. В Стратегии пространственного развития РФ до 2025 г. определяются возможности для реализации инновационных социально-экономических проектов на территориях опережающего развития (ТОР), повышения качества жизни северян¹⁹.

В акватории Северного Ледовитого океана обостряется конкуренция за эксплуатацию тех или иных морских путей. Возрастает роль Китая в Арктике. В международных отношениях естественно, что каждое арктическое государство защищает свои национальные интересы. Из 21 страны, членов и наблюдателей Арктического Совета, фактически сформировалось три группы государств, входящих в НАТО, Европейский союз — 14 стран; в БРИКС, ШОС — Индия, Китай и Россия; в Азиатско-Тихоокеанское сотрудничество (АТЭС) входят США, Россия, Канада, Япония, Южная Корея, Сингапур. Такое разделение АС фактически в условиях информационно-психологической войны, санкций против России, милитаризации и великого передела Арктики, — уже изначально, генетически создаёт конфликтную ситуацию и напряжённость из-за отсутствия доверия и различий национальных интересов. По населению и территории в АС преобладают Индия, Китая и Россия, в которых проживает 2,9 млрд человек или 38% всего населения глобального социума Земли, обладающих громадным человеческим капиталом и ресурсами. По объёму ВВП (ППС), по подсчётам МВФ в 2017 г., первое место занимал Китай (23 308 млрд), второе — США (19 485 млрд), третье — Индия (9 474 млрд долл.). На 4 и 6 местах в этом рейтинге были: Япония (5 443 млрд), Германия (4 199 млрд) и Россия (4 016 млрд долл.) Паритет покупательной способности (ППС) в отличие от номинальных показателей позволяет отразить реальный объём произведённых в стране товаров и услуг, и выходит при таком подходе за рамки доллара США [4, с. 73, 117].

Пандемия COVID-19 вынудила страны ввести режим «Великой самоизоляции», который помог сдержать распространение вируса и спасти жизни, но при этом спровоцировал самую сильную рецессию со времени Великой депрессии. Совокупные потери объёма производства в мировой экономике в 2020–2021 гг. в результате кризиса, вызванного пандемией, подразумеваются в размере свыше 12 трлн долл. США МВФ прогнозирует значительное снижение темпов роста ВВП в 2020 г.²⁰

¹⁹ Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. 13 февраля 2019 года. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72074066/> (дата обращения: 02.08.2020).

²⁰ Открытие после «Великой самоизоляции»: неровное восстановление в условиях неопределённости / Гита Гопинат. 24 июня 2020. URL: <https://www.imf.org/ru/News/Articles/2020/06/24/blog-weo-update-reopening-from-the-great-lockdown-uneven-and-uncertain-recovery> (дата обращения: 25.06.2020).

Прогнозы перспектив развития мировой экономики

Реальный рост ВВП (изменения в %)	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>
Все страны мира	2.9 %	- 4.9 %	5.4 %
Китай	6.1 %	1.0 %	8.2 %
Индия	4.2 %	- 4.5 %	6.0 %
США	2.3 %	- 8.0 %	4.5 %
Россия	1.3 %	- 6.6 %	4.1 %
Канада	1.7 %	- 8.4 %	4.9 %
Япония	0.7 %	- 5.8 %	2.4 %
Зона евро	1.3 %	- 10.2 %	6.0 %

Источник: МВФ. Бюллетень перспектив развития мировой экономики, июнь 2020²¹.

Возникают явные вызовы не только для России. Глобальное снижение темпов роста экономики может негативно сказаться и на общем росте грузопотоков в Арктике и в других регионах мира. Каким будет спрос на источники энергии и их востребованность для потребителей во всём мире после глобальной пандемии коронавируса и снижения экономической активности? Многократно возрастает поэтому актуальность модернизации государственного управления российской Арктикой, его деbüroкратизации, повышения эффективности арктических грузоперевозок, качества жизни всего местного населения, включая коренные народы Севера.

Северный морской транспортный коридор: за и против

Известный эксперт по Арктике, кандидат геолого-минералогических наук, директор ООО «Гекон» М.Н. Григорьев, член научного совета при Совете Безопасности РФ системно изучив эту тему в своих трудах в 2016–2020 гг., понимает СМТК как исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию РФ, включающую в себя порты и морские судоходные пути арктических морей и впадающих в них рек Баренцева, Белого и Печорского морей на западном фланге, Северного морского пути (Карское, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское) в центральной части и Берингова моря на восточном фланге [13, с. 111].

Границы СМТК на западе — линия разграничения морских пространств РФ и Королевства Норвегия в Баренцевом море по закону от 5 апреля 2011 г. № 57-ФЗ; на востоке — линия разграничений морских пространств СССР и США по соглашению между ними 1990 г. Акватория СМТК разделяется на три сектора: 1) Поморский сектор; 2) Сектор Севморпути; 3) Камчатский сектор (см. карту центра «Гекон»).

²¹ МВФ. Бюллетень перспектив развития мировой экономики, июнь 2020. URL: <https://www.imf.org/external/russian/index.html> (дата обращения: 25.06.2020).

ГРАНИЦЫ СЕВМОРПУТИ В РАЗНЫЕ ВРЕМЕНА

ИСТОЧНИК: КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ ЦЕНТР «ГЕКОН».

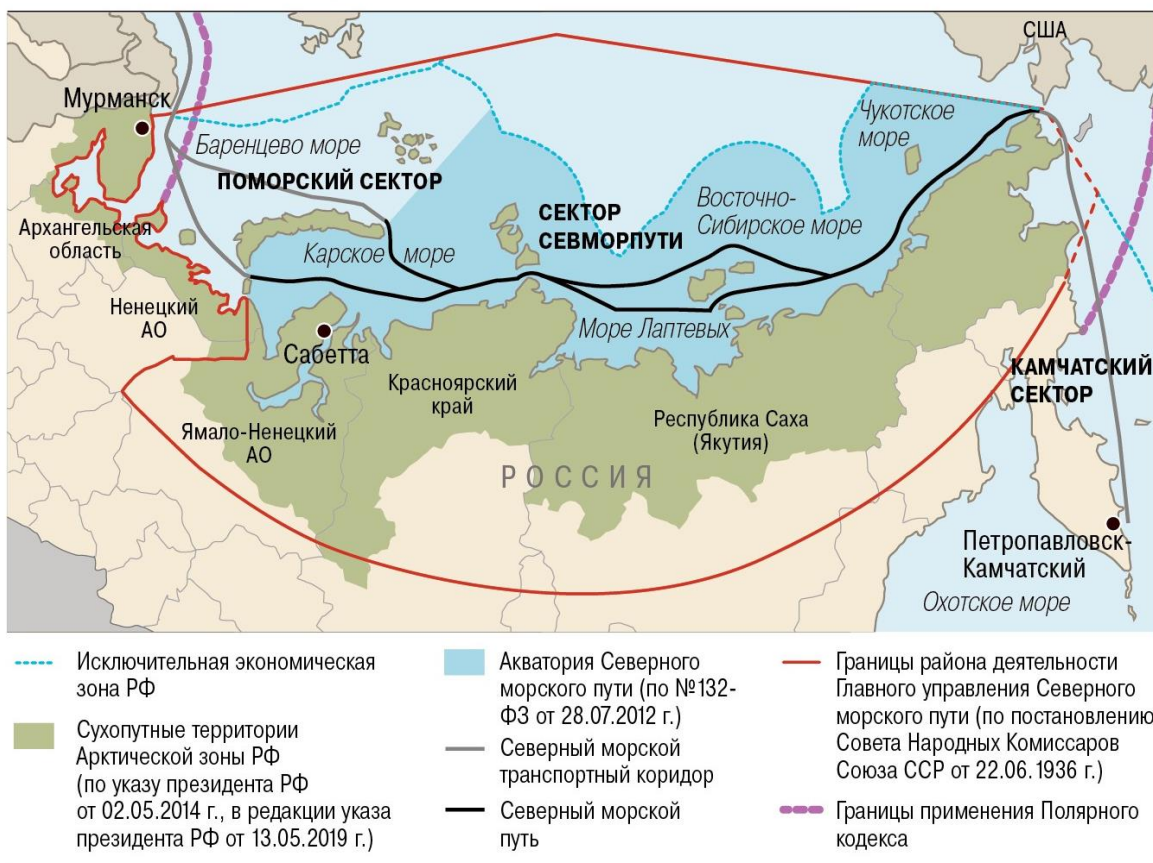


Рис. 6. Границы Севморпути в разные времена ²².

Северный морской путь един в трёх лицах — трассы, акватория, пути, о чём впервые на VI Международной конференции в Мурманске «Логистика в Арктике» 12 апреля 2016 г. заявил М.Н. Григорьев. **Северный морской транспортный коридор (СМТК)** — Баренцево, Белое и Печорское моря на западном фланге, акватория Севморпути и Берингово море на восточном фланге [14, с. 3]. Развитие СМТК должно происходить эволюционным путём.

- **Первая фаза:** выполнение роли исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации России — обеспечение поддержания деятельности поселений («северный завоз») и вывоз продукции (Варандей, Норильск, Певек и др.), обеспечение реализации крупных инвестиционных проектов, национальной безопасности и суверенитета страны.
- **Вторая фаза:** развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения вывоза продукции арктического нефтегазового комплекса на рынки АТР. Это потребует развития ледокольного и вспомогательного флота, портовой инфраструктуры, аварийно-спасательных сил, навигационного и гидрографического обеспечения....
- **Третья фаза** развития — формирование международной транспортной артерии, обеспечивающей не только вывоз добываемого в российской Арктике сырья на

²² Коммерсантъ. Севморпуть. Правительство думает дотянуть маршрут до Сахалина. URL: <https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/DAILY/2020/088/123.jpg> (дата обращения: 07.06.2020).

мировые рынки, но и растущий транзитный грузопоток, как между западными и восточными регионами России, так и между рынками Атлантики и Тихого океана²³.

28 октября 2019 г. в Совете Федерации Федерального Собрания РФ заместитель Министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики А.В. Крутиков заявил, что в арктической стратегии до 2035 г. «мы вводим новое понятие Северного морского транспортного коридора — собственно всей транспортной коммуникации от Мурманска до Камчатки и считаем, что функции единого оператора СМП должны распространяться на весь этот коридор»²⁴. Обосновывая это предложение, А.В. Крутиков акцентировал внимание на росте добычи нефти и газа, производства СПГ в Российской Арктике. Увеличение объёмов производства приведёт к росту грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн т в 2024 г., 120 млн т в 2030 г., а к 2035 г. возрастёт до 160 млн т в год²⁵. Ведомство также считало, что для того, чтобы морской путь справился с задачей, необходимо создание регулярной контейнерной линии между Мурманском и Петропавловском-Камчатским. Единственный способ не допустить срыва майского указа Президента РФ об увеличении грузопотока по СМП — расширить его границы. В этом случае к его грузообороту будут отнесены действующие проекты в Печорском море — платформа «Приразломная» «Газпром нефти», перевалка на терминале «Варандей» ЛУКОЙЛа, добыча железной руды на Ковдорском ГОКе в Мурманской области, входит в «Еврохим» и др. Таким образом, общий прирост грузопотока за счёт расширения границ СМП составит 61 млн т²⁶. Фактически такой увеличенный грузопоток уже существует. И копыя ломаются здесь в том числе из-за менеджмента, конкуренции, бюрократической процедуры, как сосчитать те или иные грузопотоки, как статистически учитывать весь объём грузопотоков всей российской Арктики.

В проекте «**Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.**» ставилась задача комплексного развития инфраструктуры СМТК, включающего порты и морские судоходные пути Баренцева, Белого, Печорского и Берингова морей. Одновременно использовался и прежний концепт Северного морского пути как части СМТК²⁷. На заседании Президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики 13 мая 2020 г. в ходе дискуссии данное нововведение не нашло единой поддержки, несмотря на, что А.В. Крутиков привёл весомые аргументы о конкурентоспособности

²³ Михаил Григорьев об эволюции Северного морского коридора. URL: <https://pro-arctic.ru/03/02/2017/expert/25036> (дата обращения: 07.06.2020).

²⁴ Роль Арктики в развитии России будет возрастать. 29.10.2019. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/23697/> (дата обращения: 15.05.2020).

²⁵ Грузоперевозки по СМП к 2035 году могут вырасти до 160 млн тонн в год. URL: https://arctic.gov.ru/digest/?date_start=2019-12-06%2000:00#news-21466 (дата обращения: 12.06.2020).

²⁶ В правительстве обсудили расширение границ Севморпути за счёт пяти морей. URL: <https://www.rbc.ru/business/20/05/2020/5ec51c9d9a79471c48fb0af3> (дата обращения: 03.06.2020).

²⁷ «О ходе подготовки проекта стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года» / Рекомендации. Утверждены на заседании Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера (протокол № 210 от 10 декабря 2019 года). URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/parliamentary/109343/> (дата обращения 27.06.2020).

Севморпути и о согласовании изменений с Минтрансом, Росатомом и МИДом России. «*Ни мы, ни МИД России не видит никаких негативных правовых последствий использования этой терминологии*», — подчеркнул зам. министра, имея в виду Северный морской транспортный коридор²⁸.

Заместитель председателя Правительства России — полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Ю.П. Трутнев на том же заседании Госкомиссии по развитию Арктики 13 мая 2020 г. высказал в качестве контраргумента, что правительство не будет корректировать планы по объёмам транспортировки грузов по Северному морскому пути. «*На сегодняшний день у нас таких планов нет. Но давайте для начала выйдем из этого кризиса, а потом будем принимать решения*», — предусмотрительно заметил он. Более тщательно Ю.П. Трутнев попросил коллег подумать над терминологией, имея в виду предлагаемый концепт СМТК, для более широкого обозначения всего пути от Мурманска до Камчатки. Минвостокразвития, Минтранс, МИД и «Росатом» должны были представить в правительство согласованные предложения по изменениям Кодекса торгового мореплавания (КТМ) и включению в акваторию СМП внутренних морских вод, территориального моря и исключительной экономической зоны РФ в Баренцевом, Белом, Печорском, Беринговом и Охотском морях²⁹. Указанные выше ведомства на совещании у вице-преьера Ю.П. Трутнева в июне 2020 г. решили не расширять границы Северного морского пути (СМП), чтобы не возникло противоречий с международным правом. Технически внести изменения в Кодекс торгового мореплавания можно, но тогда действие правил плавания по СМП автоматически расширится на новые акватории и возникнут противоречия с международным правом³⁰. Согласно 234-й статье Конвенции ООН по морскому праву, у прибрежных государств есть право в пределах исключительной экономической зоны устанавливать особые правила для судов только в покрытых льдами районах, чтобы предотвратить загрязнения морской среды. Однако доказать наличие долговременных льдов в новых акваториях будет достаточно сложно.

Директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Севморпути Госкорпорации «Росатом», кандидат юридических наук М.В. Кулинка³¹ считает, что по сути речь идёт о возрождении использовавшегося во времена СССР понятия Главсевморпути. Он объяснил: «Это не замена Севморпути, но это более **правильная с**

²⁸ ИАА «ПортНьюс» 13 мая 2020. URL: <https://www.facebook.com/PortNewsIAA/posts/2995300060549976> (дата обращения: 07.06.2020).

²⁹ Госкомиссия по Арктике: стратегия развития до 2035 года, расширение СМП и реновация Норильска. 13 мая 2020. URL: <https://ru.arctic.ru/infrastructure/20200513/943068.html> (дата обращения: 07.06.2020).

³⁰ Власть отказались от расширения границ Северного морского пути. 20 июня 2020 г. URL: <https://www.rbc.ru/business/20/06/2020/5eecb19f9a7947cfd9e8abaf?noredir=true> (дата обращения: 20.06.2020).

³¹ М.В. Кулинка работал в аппарате правительства РФ в 2006-2018 гг. в должности помощника заместителя председателя правительства РФ, был помощником вице-преьера Д. Рогозина (2011–2018). В 2015–2018 гг. — ответственный секретарь Госкомиссии по вопросам развития Арктики. С 4 октября 2018 года Максим Кулинка, заместитель директора дирекции — директор Департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий Госкорпорации «Росатом».

точки зрения экономики модель развития наших северных морей». Северный морской транзитный коридор, по мнению М.В. Кулинко, — всего лишь название проекта **контейнерной линии от Мурманска до Петропавловска-Камчатского**, проходящей через СМП в его установленных границах, которая должна работать между европейским и азиатскими рынками. В «Росатом Карго» планируют переориентировать на СМТК часть транзитных грузов в контейнерах с южных морских путей, в том числе проходящих через Суэцкий канал. В «Росатоме» уже практически прорабатываются контуры единого инфраструктурного оператора СМП, возможности устройства портов-хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском для контейнерных перевозок. Росатом и Роскосмос занимаются вопросами создания спутниковой группировки, необходимой для обеспечения судоходства в акватории СМП ³².

Научно-практическое обоснование проекта создания *Национальной арктической транспортной линии* впервые дано в статье Н.А. Пегина, кандидата социологических наук, генерального директора АО «Корпорация развития Камчатки», опубликованной журналом «Арктика и Север» ещё в 2016 г. Национальная арктическая транспортная линия (НАТЛ), в отличие от традиционного определения СМП, — по мнению Николая Анатольевича, — представляет собой более широкое понятие и подразумевает формирование и развитие комплексного инфраструктурного проекта по организации международной транспортной линии с конкретными точками входа-выхода: *«Мурманского транспортного узла в его западной части и Петропавловск-Камчатского транспортного узла в восточной части, а также опорных портов»* (14, с. 33). Раскрывая уникальные транспортно-логистические преимущества НАТЛ, Н.А. Пегин сформулировал ряд ключевых проблем, в том числе о едином органе управления, едином операторе как едином окне для грузоперевозчиков, обосновал формирование порта-хаба в Петропавловске-Камчатском. Организация такой транспортной линии в Арктике становится реальностью и позволит интегрировать новый морской маршрут в международные грузопотоки между АТР, Западным побережьем Америки и Европой, будет способствовать развитию территорий, сопряжённых с СМП, обеспечит российское присутствие в Арктике и откроет доступ к её ресурсному потенциалу [15, с. 34].

Развитие АЗРФ до 2035 г.

Если подводить некие промежуточные итоги того, что уже сделано на государственном уровне, то вступил в силу Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г.». Одним из 6-ти национальных интересов РФ в Арктике названо *«Развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуни-*

³² Севморпуть. Правительство думает дотянуть маршрут до Сахалина. 21 мая 2020. URL: <https://www.kommer-sant.ru/doc/4349939>. В начале Севморпути. URL: <http://strana-rosatom.ru/2020/02/04/в-начале-сев-морпути/>; Росатом и Роскосмос создадут спутниковую группировку для обеспечения судоходства в акватории Севморпути. 30 октября 2019 г. URL: <https://portnews.ru/> (дата обращения: 09.06.2020).

кации Российской Федерации»³³. В.П. Журавель в своей статье отмечал, что в Основах не упоминаются *опорные зоны развития*, которые ранее были предложены Госкомиссией по вопросам развития Арктики. Статус арктических территорий АЗРФ будет определяться с точки зрения значимости проектов, которые там будут осуществляться, а также точечного развития Арктики. В настоящее время из 8-ми развиваются лишь Кольская и Ямало-Ненецкая опорные зоны [16, с. 6].

Правительство РФ завершило подготовку и согласовало в июле 2020 г. проект Стратегии развития АЗРФ до 2035 г., впервые включив в него понятие Северного морского транспортного коридора (СМТК): «13. Основные задачи в сфере развития инфраструктуры Арктической зоны достигаются посредством следующего комплекса мер: а) *комплексное развитие инфраструктуры транспортного коридора, включающего в себя порты и морские судоходные пути Баренцева, Белого и Печорского морей на западном фланге, акватории Северного морского пути, Берингова моря на восточном фланге (далее — **северный морской транспортный коридор**)*; б) создание **штаба морских операций** по управлению судоходством на всей акватории северного морского транспортного коридора; в) интеграция предоставления транспортно-логистических услуг по перевозкам по северному морскому транспортному коридору на основе **цифровой платформы** безбумажного оформления мультимодальных перевозок пассажиров и грузов» (с. 10). Реализация настоящей Стратегии обеспечивается путём внесения изменений в государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие АЗРФ», отраслевые государственные программы РФ, государственные программы субъектов РФ, национальные проекты, а также исполнения мероприятий плана развития инфраструктуры Северного морского пути (пункт 36, с. 31)³⁴.

Государственной Думой в июле 2020 г. принят пакет законопроектов: № 895550-7 «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне РФ»; № 895543-7 «О внесении изменений в Налоговый кодекс РФ в части стимулирования поиска и оценки месторождений углеводородного сырья, разведки и добычи углеводородного сырья на отдельных территориях АЗРФ»; № 895545-7 «О внесении изменений в Налоговый кодекс РФ в связи с принятием ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в АЗРФ»; № 895557-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с принятием ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в АЗРФ»³⁵.

³³ Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. N 164 "Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года". URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: 14.06.2020).

³⁴ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. URL: <http://www.azrf.labourmarket.ru/docs/проект%20Стратегии%20АЗРФ-2035.pdf> (дата обращения: 07.08.2020).

³⁵ ФЗ от 13 июля 2020 г. N 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» и др. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_357078/ (дата обращения: 07.08.2020).

Ранее постановлением Правительства РФ № 656 от 12 мая 2020 г. создана территория опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» в Мурманской области³⁶. В ТОР входят четыре якорных инвестора, в число которых, помимо ООО «НОВАТЭК-Мурманск» с инвестиционным проектом «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений», включены: ООО «Морской торговый порт «Лавна» с инвестиционным проектом «Строительство нового угольного терминала в морском торговом порту «Лавна» на западном берегу Кольского залива»; ООО «Морской терминал ТУЛОМА» с инвестиционным проектом создания в морском порту Мурманск терминала минеральных удобрений и апатитового концентрата; АО «Корпорация развития Мурманской области с инвестиционным проектом по созданию международного культурно-делового центра для реализации геополитического и культурного потенциала региона. В своём выступлении на V международной конференции А.В. Крутиков заявил, что Мурманск, как единственный незамерзающий российский порт в Арктике, может стать одним из двух хабов Северного морского транспортного коридора и сервисным центром для шельфовых проектов в России, после запуска центра строительства крупнотоннажных морских сооружений «Новатэка» регион станет одним из крупнейших центров развития судостроительных технологий [17, с. 7].

Географически Китай является «почти арктическим государством»

Самый короткий морской торговый путь из Атлантического океана в Тихий через воды Арктики в связи с глобальным потеплением и уменьшением площади морских льдов становится вполне доступным для оптимизации судоходства с использованием: Northern Sea Route (NSR) вдоль побережья России, North-West Passage (NWP) у берегов Канады, а также через высокоширотный околополюсной маршрут в центре Северного Ледовитого океана — Trans-Arctic Sea route (TSR), Arctic Sea Bridge (ASB) — Арктический морской мост между портами Мурманск (Россия) и Черчилль (Канада).

В данной статье имеется возможность лишь кратко затронуть стратегические интересы Китая в Арктике в контексте существующих морских путей. Китай использует все возможности прохода своих судов по этому маршруту. Арктические стратегии Исландии, Дании, Канады, Китая, Норвегии, России, США, Финляндии, Швеции нашли отражение в «Арктической энциклопедии» (2017), где в одном из разделов Е.С. Котлова и др. исследуют международные отношения и организации в Арктическом регионе [18].

О Северном морском пути вдоль берегов России и его перспективных проектах развития (СМТК, НАТЛ) уже говорилось ранее. Что касается «Arctic Bridge», то этот «Арктический мост» представляет сезонный, нерегулярный морской маршрут длиной около 4 200 миль, соединяющий порт Мурманск в Баренцевом море с канадским портом Черчилль в Гудзоно-

³⁶ Постановление Правительства РФ от 12 мая 2020 г. № 656 «О создании территории опережающего социально-экономического развития "Столица Арктики"». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=352331&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.8424026694568092#0824748575263813> (дата обращения: 17.06.2020).

вом заливе. Арктический мост вместе с Северо-Западным проходом может стать в перспективе главным торговым путём между Европой и Северной Америкой при наличии экономически обоснованных постоянных объёмов грузопотоков.

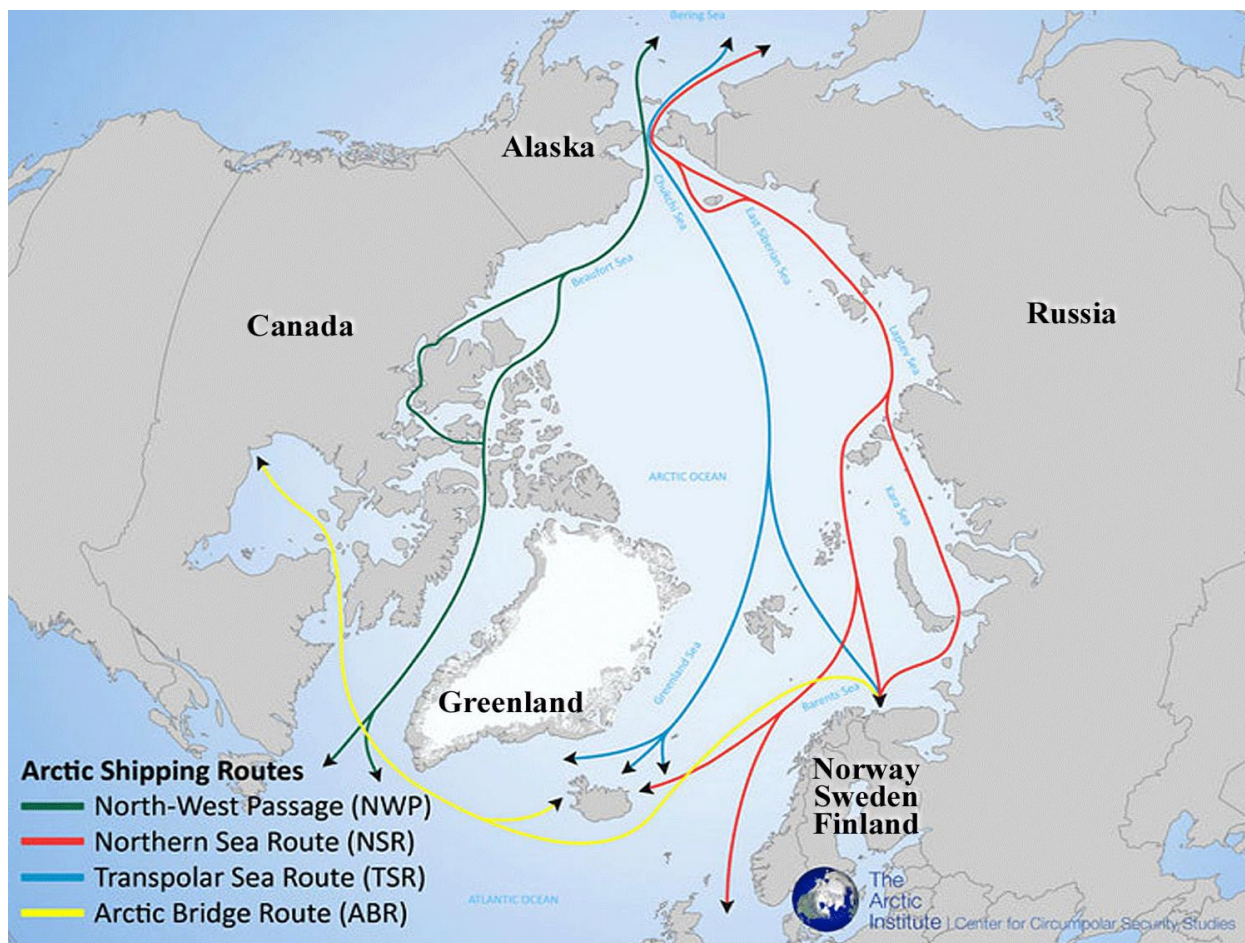


Рис. 7. Морские транспортные пути в Арктике³⁷.

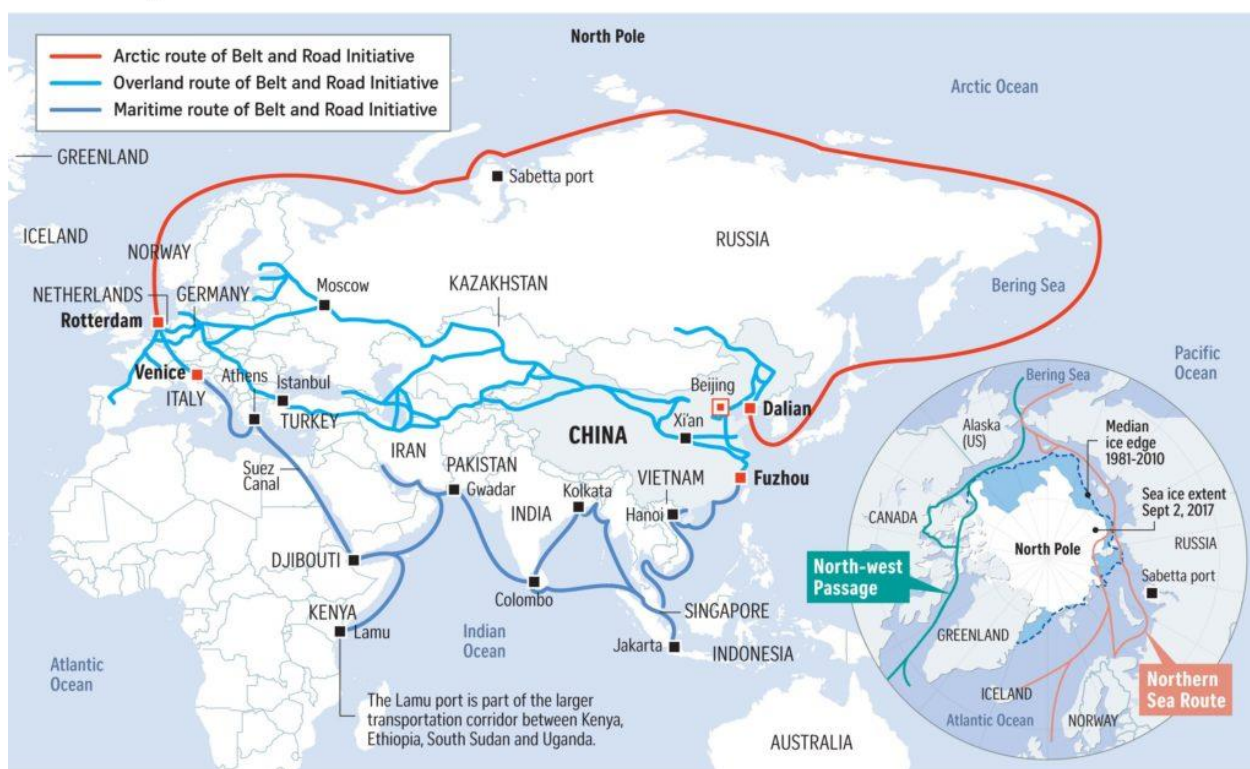
Путь из Канады в Восточную Азию и Атлантический океан через Северо-Западный проход — North-West Passage (NWP) на 7 тысяч км короче пути через Панамский канал. Более короткий маршрут — это экономия не только времени, но и средств (меньший расход топлива, меньшие транзитные пошлины). Ещё в августе 2008 г. датское кабельное судно «Peter Faber» без труда преодолело путь через Северо-Западный проход от Тайваня до пункта назначения, находящегося между Ньюфаундлендом и Гренландией [19, с. 92].

Возможности прохода судов по всем маршрутам в бассейне Северного Ледовитого океана (СЛО) целенаправленно изучает Китай. Ледокол «Сюэлун» в процессе научных экспедиций последовательно прошёл по ним. Климатический мотивационный фактор для Китая в освоении Арктики с использованием трансполярного маршрута Trans-Arctic Sea route (TSR) упоминают многие эксперты, увязывая это с экономической выгодой. Северный же морской путь «является золотой жилой, обладая доступом к которой Китай сможет увеличить свой экспорт не только в уже устоявшиеся страны-партнёры, но и получит

³⁷ Морские транспортные пути в Арктике. URL: <https://johnenglander.net/wp/wp-content/uploads/2019/05/TAI-Arctic-Shipping-Routes-labeled.gif> (дата обращения: 17.06.2020).

возможность открыть для себя новые торговые цепочки», — отмечали Андреева Ю.В., Гибадулина М.М., Фролова В.А. из ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в 2015 г. Перспективы получения как экономических, так стратегических и военных выгод окупают все те затраты, на которые Пекину приходится идти [20, с. 495–498]. Китайские морские транспортные предприятия постоянно изучают экономический потенциал арктических водных путей. Ускоренными темпами обновляется флот китайских контейнеровозов (Yang Ming Marine Transport Corp). Последовательно раскрывает свои арктические амбиции Программа «Полярный шёлковый путь». Сам концепт Polar Silk Road появился, поскольку Северо-Восточный проход всё больше стал ассоциироваться с Азией, особенно с Китаем, — акцентировала Mia Bennett, Assistant professor at the University of Hong Kong³⁸. Инициатива «Пояс и дорога» — это стратегия развития инфраструктуры Китая, которая сосредоточена на развитии и инвестициях в 152 странах и международных организациях на нескольких континентах. «Пояс» относится к сухопутным маршрутам для автомобильных и железных дорог, а «дорога» — к морскому Шёлковому пути XXI в.³⁹

China's polar extension to Silk Road



NOTE: September is the end of summer in the North Pole when the frozen lid of sea ice tends to shrink to its smallest. Unlike the Antarctica, there is no land under the frozen Arctic ice.

Sources: CHINA'S NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, THE ARCTIC INSTITUTE, NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTRE, REUTERS STRAITS TIMES GRAPHICS

Рис. 8. Полярный шёлковый путь⁴⁰.

³⁸ Mia Bennett. Along the Polar Silk Road, China Breaks the Ice. URL: <http://cn.chinausfocus.com/finance-economy/20181106/34091.html#eng> (дата обращения: 17.04.2019).

³⁹ Полный текст Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь». URL: http://russian.news.cn/2017-06/20/c_136381457.htm (дата обращения: 11.07.2020).

⁴⁰ The Polar Silk Road Comes to Life as a New Epoch in History Begins. URL: <https://southfront.org/the-polar-silk-road-comes-to-life-as-a-new-epoch-in-history-begins/> (дата обращения: 11.07.2020).

Географически Китай является «*почти арктическим государством*», одним из континентальных государств, наиболее близких к Полярному кругу, — обосновывается в Арктической политике Китая или в т.н. «Белой книге». Китай намерен сотрудничать с другими странами: 1) в защите окружающей среды; 2) в защите экосистемы; 3) в решении проблемы изменения климата; 4) в разработке арктических морских путей; 5) в разведке и эксплуатации нефти, газа, минеральных и других неживых ресурсов; 6) в сохранении и использовании рыбных и других живых ресурсов; 7) в разработке туристических ресурсов; 8) активно участвовать в управлении Арктикой и международном сотрудничестве, содействуя миру и стабильности в этом регионе⁴¹. Государства за пределами Арктического региона, по мнению КНР, не имеют территориального суверенитета в Арктике, но у них есть права в отношении научных исследований, навигации, пролёта, рыболовства, прокладки подводных кабелей и трубопроводов в открытом море и других соответствующих морских районах в Арктике. В «Белой книге» подчёркивалось, что капитал, технологии, рынок, знания и опыт Китая будут играть важную роль в расширении сети судоходных маршрутов в Арктике, будут содействовать экономическому и социальному прогрессу прибрежных государств вдоль этих маршрутов [21, с. 126–128].

Dr Collin Koh Swee Lean, научный сотрудник Института оборонных и стратегических исследований Школы международных исследований им. С. Раджаратнама, базирующейся в Наньянском технологическом университете Сингапура, в своей статье «Стратегический интерес Китая к Арктике выходит за рамки экономики» подчеркнул, что Пекин уже давно рассматривает Арктику как следствие своих стратегических, экономических и экологических интересов⁴². Это прежде всего экономическое, особенно энергетическое сотрудничество с Россией: газопровод «Сила Сибири», ключевая роль китайских компаний в проекте «Арктик СПГ 2», создание глобального транспортного коридора через Северный морской путь. Китайские спонсоры, в том числе Фонд «Шёлковый путь», предоставили миллиарды долларов, чтобы помочь в строительстве проекта «Ямал СПГ». Китайские эксперты, дипломаты говорят о необходимости достичь «высокого уровня доверия» с Россией и предлагали в своё время пять портов в качестве опорных для участия Китая — Мурманск, Сабетта, Архангельск, Тикси, Уэлен. Интересы Китая в отношении морских транспортных коридоров Арктики, взаимодействие России и Китая в Арктике, потенциал российско-китайского сотрудничества рассматривали в своей статье *Цинь Дун*, аспирант, и *А.Л. Лукин*, доцент Дальневосточного федерального университета [22, с. 158–166]. Преследуя свои собственные интересы, Китай намерен соблюдать надлежащий баланс своих текущих и долгосрочных интересов в целях содействия

⁴¹ Full text: China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. January 26, 2018. URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_2814760_26660336.htm (дата обращения: 17.06.2020).

⁴² Collin Koh Swee Lean. China's strategic interest in the Arctic goes beyond economics. URL: <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/05/11/chinas-strategic-interest-in-the-arctic-goes-beyond-economics/>. URL: <https://www.rsis.edu.sg/profile/collin-koh-swee-lean/#.Xvi75OoudPY> (дата обращения: 10.06.2020).

устойчивому развитию Арктики, в том числе и в научном плане. Генеральный директор Центра МКПП «Экономический пояс Шёлкового пути», д. э. н. *В.Н. Ремыга* будирует возможность создания Российско-Китайского консорциума по реализации арктических проектов. В качестве первого шага он предлагает разработать программу строительства и совместной эксплуатации судов ледового класса. Общий объём финансирования для реализации данной программы составит 2–3 млрд долларов США. В связи с этим на повестке дня стоит вопрос о целесообразности разворачивания в КНР программы строительства собственного ледокольного флота. Более логичным было бы объединить возможности двух стран [23, с. 21]. Институт океанологии РАН имени П.П. Ширшова и Национальная Лаборатория по морской науке и технике Циндао создают арктический научно-исследовательский центр⁴³. Тяньцзиньский центр морской картографии КНР подготовил «Сборник карт и справочных материалов о Северном полюсе»⁴⁴.

В основе разногласий между Россией и Китаем по поводу арктических вопросов лежит понятие «общего наследия человечества», которое употребляется в двух аспектах: подчёркивания международного статуса Арктических морских путей и разграничения континентального шельфа в Северном Ледовитом океане, — отмечал *Сунь Сюэнь* в своей диссертации «Проблемы и перспективы российско-китайского сотрудничества в освоении Арктики» (2019). Дипломатическая философия Китая «Цютун Цуньи» (найти общую почву при существующих расхождениях) может способствовать арктическому взаимодействию в целом [24, с. 5–6, 14, 35].

Китай инвестирует немалые средства в развитие Гренландии. В 2017 г. шанхайская компания Shenghe Resources купила 12,5% акций Greenland Minerals and Energy A/S и стала её крупнейшим акционером, имея право увеличить свою долю во флагманском проекте гренландской компании добычи урана в Кванефьелде до 60%. Особым вниманием Китая пользуется ещё одна арктическая страна — Исландия. Центральное расположение Исландии в северном полушарии делает её идеальным северным входом в Европу из Восточной Азии по подобию процветания порта Пирей в Греции, который через несколько лет должен обрабатывать до 6,2 миллиона TEU в год, что сделает его одним из пяти крупнейших портов Европы. Со временем Исландия может стать таким же перевалочным узлом в Атлантической Арктике, расширяя инфраструктуру в соответствии с потребностями, поскольку международная сеть морских перевозок расширяется через арктические маршруты. Премьер Италии Д. Конте и председатель Китая Си Цзиньпин подписали 23 марта 2019 г. соглашение об инвестициях КНР в развитие торговых портов Генуя и Триест, а также о развитии туризма, экспорте итальянских апельсинов. Меморандумы о намерениях сотрудничать с Китаем подписали 13 стран ЕС. Число европейских стран готовых к развитию торговых отношений с Китаем

⁴³ Россия и Китай начнут совместные исследования в Арктике. URL: <https://ocean.ru/index.php/novosti-left/novosti-instituta/item/1311-rossiya-i-kitaj-v-arktike> (дата обращения: 06.08.2020).

⁴⁴ Готовится к изданию первый китайский сборник карт и справочных материалов о Северном полюсе. URL: <https://russian.dbw.cn/system/2014/05/19/000854084.shtml> (дата обращения: 06.08.2020).

ем, продолжает увеличиваться. До конца 2020 г. планируется заключение всеобъемлющего инвестиционного соглашения между ЕС и Китаем.

Заключение

В заключение необходимо отметить, что Великий передел Арктики отнюдь не завершён в XX столетии. Об этом свидетельствуют отказ США ратифицировать Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS), конфликтные ситуации вокруг прохода по Северному морскому пути, незаконченный раздел континентального шельфа Северного Ледовитого океана, ползучая милитаризация Арктики, угрозы кибератак.

Российское государство, организации бизнеса, транспорта реально могут стать катализаторами позитивных перемен в АЗРФ в новых исторических и экономических условиях третьего десятилетия XXI в. Освоение углеводородов, минеральных и биологических ресурсов после пандемии коронавируса в российской Арктике во многом будет определять развитие Северного морского пути и легитимизация Северного морского транспортного коридора, впервые включённого в Стратегию развития АЗРФ до 2035 г. Актуально дальнейшее развитие инфраструктуры для удовлетворения потребностей населения России в увеличении прибрежного плавания, северного завоза. В коммерциализации транзита остаётся ещё множество неопределённостей климатического, юридического, экологического, экономического, политического и технологического характера. В этом контексте логично было бы практически, на деле трансформировать всю российскую Арктику в территорию опережающего социально-экономического развития.

Важно не забывать о возрастающей роли КНР в Арктическом регионе, продвижении проектов в рамках Полярного шёлкового пути. Иначе арктическая картина не будет полной. Капитал, технологии, рынок, знания и опыт Китая в расширении сети морских маршрутов в Арктике и содействии экономическому и социальному прогрессу прибрежных государств вдоль маршрутов, становятся основой китайского лидерства и геополитики в Арктике.

Множественность морских путей грузоперевозок в Арктике вдоль побережья России (СМП, СМТК, Северо-Восточный проход); Северо-Западный проход (СЗП), соединяющий Атлантический и Тихий океаны через Канадский Арктический архипелаг; нерегулярный Арктический мост из Мурманска к канадскому порту Черчилл; самый короткий из арктических морских путей — перспективный околополюсной маршрут Trans-Arctic sea route от Атлантического океана до Тихого океана через центр Северного Ледовитого океана (TSR); Полярный Шёлковый путь Китая, связывающий Азию и Европу; модернизация инфраструктуры СМП; реализация инвестиционных проектов нефтегазового и горнорудного комплекса глобальной значимости — всё это генерирует новые вызовы и возможности развития российской Арктики, обусловленных географически, экономически, геополитически, имеет практическую значимость.

Благодарности и финансирование

Автор выражает признательность кандидату геолого-минералогических наук, директору ООО «Гекон», члену научного совета при Совете Безопасности Григорьеву М.Н. за возможность использования его авторских материалов в данной статье.

Литература

1. Бхагват Д. Судходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть I // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 5–25. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.5
2. Зайков К.С., Кондратов Н.А., Липина С.А., Бочарова Л.К. Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI в. // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 75–109. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.75
3. Журавель В.П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2019. № 2. С. 1–6. DOI: 10.15211/vestnikieran22019119124
4. Лукин Ю.Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. Архангельск, 2019. 241 с.
5. Мавродин В.В. Русское полярное мореходство и открытия русских поморов на Севере Европы с древнейших времён и до XVI века // Вопросы истории. 1954. № 8. С. 96–108.
6. Баронъ Сигизмундъ Герберштейнъ. Записки о московитскихъ дѣлахъ. Павелъ Ювій Новомоскій. Книга о Московитскомъ посольствѣ. Санкт-Петербург: Издание А.С. Суворина, 1908. 382 с.
7. Герберштейн С. Записки о Московии : в 2 т. / Сигизмунд Герберштейн [Под ред. А.Л. Хорошкевич]; Российская акад. наук, Ин-т славяноведения. Москва: Памятники ист. мысли, 2008. Т. 1: Латинский и немецкий тексты, русские переводы с латинского А.И. Малеина и А.В. Назаренко, с ранненововерхненемецкого А.В. Назаренко. 2008. 774 с.
8. Голод Е.В. Русский книжник и дипломат Дмитрий Герасимов: взгляд из Италии // Вестник СПбГУ. 2012. Сер. 2. Вып. 4. С. 147–151.
9. Ломоносов М.В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию // Полн. собр. соч. Т. 6. Москва; Ленинград, 1952. С. 417–514.
10. Гутенев М.Ю. Северный морской путь в арктической политике РФ // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. № 1. С. 83–87. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87
11. Чэн Х. Стратегия Северного морского пути Китая: сотрудничество и конкуренция // Символ науки. 2016. № 4–4(16). С. 230–235.
12. Григорьев М.Н. Новые возможности арктической логистики. Морские перевозки нефти в 2019 году // Нефтегазовая вертикаль. 2020. №3–4. С. 65–71.
13. Григорьев М.Н. Развитие транзитного потенциала Северного морского пути // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 5. С. 109–129. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129>
14. Григорьев М.Н. Северный морской транспортный коридор: оценка перспектив развития с учётом полученного опыта // VI Международная конференция «Логистика в Арктике». Мурманск, 12 апреля 2016.
15. Пегин Н.А. Национальная арктическая транспортная линия: проблемы и перспективы // Арктика и Север. 2016. № 23. С. 32–45. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.23.32
16. Журавель В.П. О новой государственной политике России в Арктической зоне до 2035 года // Аналитическая записка № 9. 2020. № 192. Институт Европы РАН. 7 с.
17. Крутиков А.В. Доклад на V Международной конференции «Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие» // Журнал ПОРА «Арктика 2035: актуальные вопросы. Проблемы, решения». 2020. № 1. С. 4–8.
18. Международные отношения и организации в Арктическом регионе / Е.С. Котлова и др. // Арктическая энциклопедия: в 2-х томах. Т. 2 : Социально-экономическое развитие. Международ-

- ные отношения и организации. Культура, наука, образование, религия. История исследования и освоения. Москва: Издательство «Паулсен», 2017. Том 2. 663 с.
19. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского ун-та, Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 92.
 20. Андреева Ю.В., Гибадулина М.М., Фролова В.А. Перспективы влияния Северного морского пути на развитие товарооборота между Китаем и Европой // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 8. С. 495–498.
 21. Журавель В.П. «Белая книга» Китая по Арктике: взгляд в будущее // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. С. 126–128.
 22. Цинь Д., Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 4. С. 158–167.
 23. Ремыга В.Н. Арктический вектор Шёлкового пути // V Международная конференция «Арктика — 2020». Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов: Сборник материалов. Москва: ТПП РФ, 19–20 февраля 2020 г. 65 с.
 24. Сунь С. Проблемы и перспективы российско-китайского сотрудничества в освоении Арктики: Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата политических наук (МГУ им. М.В. Ломоносова). Москва, 2019. 37 с.

References

1. Bhagwat J. Sudokhodstvo na Severnom morskome puti: neobkhodimo udelyat' bol'she vnimaniya sotrudnichestvu i bezopasnosti: chast' I [Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for Greater Emphasis on Mutual Cooperation and a Non-Negotiable Safety Culture. Part I]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 5–25. DOI:10.37482/issn2221-2698.2020.39.5
2. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Lipina S.A., Bocharova L.K. Organizatsionnye mehanizmy realizatsii politiki Rossii v Arktike v XXI v. [Organizational Mechanisms for Implementing Russia's Arctic Strategy in the 21st Century]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 75–109. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.75
3. Zhuravel V.P. Razvitie Severnogo morskogo puti: natsional'nyy i mezhdunarodnyy aspekty [Development of the Northern Sea Route: National and International Aspects]. *Nauchno-analiticheskiy vestnik IE RAN* [Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS], 2019, no. 2, pp. 119–125. DOI: 10.15211/vestnikieran22019119124
4. Lukin Yu.F. *Mnogolikaya Arktika v potoke vremeni i smyslov* [The Many-Sided Arctic in the Flow of Time and Meanings]. Arhangelsk, 2019, 241 p. (In Russ.)
5. Mavrodin V.V. Russkoe polyarnoe morekhodstvo i otkrytiya russkikh pomorov na Severe Evropy s drevneyshikh vremyon i do XVI veka [Russian Polar Navigation and Discoveries of Russian Pomors in the North of Europe From Ancient Times to the 16th Century]. *Voprosy istorii*, 1954, no. 8, pp. 96–108.
6. Herberstein S. *Zapiski o moskovitskikh delakh. Pavel Ioviy Novo-komskiy. Kniga o Moskovitskom posol'stv* [Notes on Muscovite Deeds. Pavel Ioviy Novo-Komsky. The Book about the Moskovitsky Embassy]. Saint Peterburg: Izdanie A.S. Suvorina, 1908, 382 p. (In Russ.)
7. Herbershteyn S. *Zapiski o Moskovii : v 2 t. T. 1: Latinskiy i nemetskiy teksty, russkie perevody s latinskogo A.I. Maleina i A.V. Nazarenko, s rannenoverhnenemeckogo A.V. Nazarenko* [Notes on Muscovy: 2 volumes. Vol. 1: Latin and German Texts, Russian Translations from Latin by A.I. Maleina and A.V. Nazarenko, from the Early New High German A.V. Nazarenko]. Moscow, Pamyatniki ist. Mysli Publ., 2008, 774 p. (In Russ.)
8. Golod E.V. Russkiy knizhnik i diplomat Dmitriy Gerasimov: vzglyad iz Italii [Russian Bookman and Diplomatic Figure Dmitriy Gerasimov: a Perspective from Italy]. *Vestnik SPbGU*. [Vestnik of Saint-Petersburg University. Ser. 2. History], 2012, iss. 4, pp. 147–151.
9. Lomonosov M.V. *Polnoe sobranie sochineniy. T.6. Kratkoe opisanie raznykh puteshestviy po severnym moryam i pokazanie vozmozhnogo prokhodu Sibirskim okeanom v Vostochnuyu Indiyu* [Complete Collection of Works. Vol. 6. Brief Description of Different Voyages Across the Northern Seas and an In-

- dication of the Possible Passage of the Siberian Ocean to Eastern India]. Moskva, Leningrad, 1952, pp. 417–514.
10. Gutenev M.Ju. Severnyy morskoy put' v arkticheskoy politike RF [Northern Sea Route in the Arctic Policy of the Russian Federation]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2019, vol. 63, no. 1, pp. 83–87. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87
 11. Chjen H. Strategiya Severnogo morskogo puti Kitaya: sotrudnichestvo i konkurentsia [Strategy of the Northern Sea Route of China: Cooperation and Competition]. *Simvol nauki* [Symbol of Science], 2016, no. 4–4(16), pp. 230–235.
 12. Grigoryev M.N. Novye vozmozhnosti arkticheskoy logistiki. Morskie perevozki nefi v 2019 godu [New Opportunities for Arctic Logistics. Oil Transportation by Sea in 2019]. *Neftegazovaya vertikal'* [Oil and Gas Vertical], 2020, no. 3–4, pp. 65–71.
 13. Grigoryev M.N. Razvitie tranzitnogo potentsiala Severnogo morskogo puti [Development of the Transit Potential of the Northern Sea Route]. *Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law], 2019, vol. 12, no. 5, pp. 109–129. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129>.
 14. Grigoryev M.N. Severnyy morskoy transportnyy koridor: otsenka perspektiv razvitiya s uchyotom poluchennogo opyta. VI Mezhdunarodnaya konferentsiya «Logistika v Arktike». Murmansk, 12 aprelya 2016 [Northern Maritime Transport Corridor: Assessment of Development Prospects Based on the Experience Gained. 6th International Conference “Logistics in the Arctic”. Murmansk, 12 April 2016].
 15. Pegin N.A. Natsional'naya arkticheskaya transportnaya liniya: problemy i perspektivy [National Arctic Transport Line: Problems and Prospects]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2016, no. 23, pp. 32–45. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.23.32
 16. Zhuravel V.P. O novoy gosudarstvennoy politike Rossii v Arkticheskoy zone do 2035 goda [On the New State Policy of Russia in the Arctic Zone until 2035]. *Analiticheskaya zapiska* [Analytical Papers of IE RAS], 2020, no. 9, 7 p.
 17. Krutikov A.V. Doklad na V Mezhdunarodnoy konferentsii «Arktika: shel'fovye proekty i ustoychivoe razvitie» [Report at the 5th International Conference “Arctic: Offshore Projects and Sustainable Development”]. *Arktika 2035: aktual'nye voprosy. Problemy, resheniya* [Arctic 2035: Topical Issues. Problems, Solutions], 2020, no. 1, pp. 4–8.
 18. Arkticheskaya enciklopediya: v 2-kh tomakh. T. 2 : Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie. Mezhdunarodnye otnosheniya i organizatsii. Kul'tura, nauka, obrazovanie, religiya. Istoriya issledovaniya i osvoeniya [Arctic Encyclopedia: 2 volumes. Vol. 2: Socio-Economic Development. International Relations and Organizations. Culture, Science, Education, Religion. The History of Research and Development]. Moscow, Paulsen, 2017, 663 p. (In Russ.)
 19. Bajerz M. Pravovoy status Severo-Zapadnogo prokhoda i arkticheskoy suverenitet Kanady: proshloe, nastoyashchee, zhelaemoe budushchee [Legal Status of the Northwest Passage and the Arctic Sovereignty of Canada: Past, Present, Desired Future]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25. Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika* [Bulletin of Moscow University. Series 25. International Relations and World Politics], 2011, no. 2, p. 92.
 20. Andreeva Ju.V., Gibadulina M.M., Frolova V.A. Perspektivy vliyaniya Severnogo morskogo puti na razvitie tovarooborota mezhdru Kitaem i Evropoy [Prospects for the Influence of the Northern Sea Route on the Development of Trade between China and Europe]. *Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovaniy* [International Journal of Applied and Fundamental Research], 2015, no. 8, pp. 495–498.
 21. Zhuravel V.P. «Belaya kniga» Kitaya po Arktike: vzglyad v budushchee [China's White Paper on the Arctic: A Look into the Future]. *Bol'shaya Evraziya: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo* [Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation], 2019, pp. 126–128.
 22. Cin' D., Lukin A.L. Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaya v Arktike i rossiyskiy Dal'niy Vostok [Prospects for Cooperation between Russia and China in the Arctic and the Russian Far East]. *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya* [Oikumena. Regional Studies], 2018, no. 4, pp. 158–167.
 23. Remyga V.N. Arkticheskoy vektor Shyolkovogo puti [Arctic Vector of the Silk Road]. *Mezhdunarodnaya konferentsiya «Arktika — 2020». Arktika: shel'fovye proekty i ustoychivoe razvitie regionov: Sbornik*

- materialov* [5th International Conference “Arctic – 2020”. Arctic: Offshore Projects and Sustainable Development of Regions: Collection of Materials]. Moscow: TPP RF, 19–20 February 2020, 65 p.
24. Sun' S. Problemy i perspektivy rossiysko-kitayskogo sotrudnichestva v osvoenii Arktiki: Avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoy stepeni kandidata politicheskikh nauk [Problems and Prospects of Russian-Chinese Cooperation in the Development of the Arctic: Cand. Polit. Sci. Diss.]. Moscow, 2019, 37 p.

Статья принята 29.06.2020.