

Арктика и Север. 2022. № 48. С. 91–118.

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

Научная статья

УДК 327(985)(045)

doi: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.91

Арктическое военное присутствие и его влияние на развитие Северного морского пути *

Бхагват Джавахар ^{1✉}, PhD, доцент

¹ Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, г. Архангельск, 163002, Россия

¹ jawahar71@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8100-9976>

Аннотация. В статье прослеживается эволюция военного присутствия России и НАТО в Арктике, анализируется влияние военного позиционирования на арктическую геополитику. Автор утверждает, что хотя военный потенциал необходим в качестве сдерживающего фактора, излишняя военная риторика НАТО и России наносит ущерб миру и безопасности в Арктике. Арктическая геополитика характеризуется напряжённостью в связи с регулярными широко освещаемыми военными учениями в этом регионе. Новая холодная война в Арктике, вероятно, окажет более негативное влияние на Россию из-за западных санкций и требования развивать СМП как конкурентоспособный транспортный коридор международного уровня. Россия имеет законное право защищать свою безопасность в Арктике. Однако, по мнению автора, нет необходимости регулярно освещать подобные события, и, возможно, было бы полезнее сосредоточиться на экономике и рационализировать военные расходы. России необходимо сконцентрироваться на отношениях со странами Северной Европы и подчеркнуть свое мирное сотрудничество в Арктике. Её лидерство в Арктическом совете имеет решающее значение для снижения напряжённости в Арктике.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь (СМП), Россия, геополитика, военная позиция, сотрудничество

Arctic Military Posturing and Its Influence on the Development of the Northern Sea Route

Jawahar V. Bhagwat ^{1✉}, PhD, Associate Professor

¹ Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia

¹ jawahar71@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8100-9976>

Abstract. The author traces the evolution of military presence in the Arctic by Russia and NATO in the article. He analyses the impact of military posturing on Arctic geopolitics. The author advocates that while military capabilities are essential for deterrence, unnecessary military rhetoric by NATO and Russia is detrimental to peace and security in the Arctic. Arctic geopolitics is fraught with tensions due to regular highly publicized military exercises and posturing in the area. The new Arctic Cold War is likely to affect Russia more adversely due to Western sanctions post-2014 and the requirement to develop the NSR as an internationally competitive transport corridor. Russia has a legitimate right to protect its security in the Arctic.

* © Бхагват Д., 2022

Для цитирования: Бхагват Д. Арктическое военное присутствие и его влияние на развитие Северного морского пути // Арктика и Север. 2022. № 48. С. 91–118. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.91

© For citation: Bhagwat J.V. Arctic Military Posturing and Its Influence on the Development of the Northern Sea Route. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 48, pp. 91–118. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.91

However, the author argues it is unnecessary to highlight such events regularly, and it may be more useful to focus on the economy and rationalize military spending. Russia needs to focus on its relationship with the Nordic countries and reemphasize its peaceful and cooperative engagement in the Arctic. Its leadership of the Arctic Council is crucial to reducing tensions in the Arctic.

Keywords: Arctic, The Northern sea route (NSR), Russia, geopolitics, military posturing cooperation

Введение

СМП — исторически сложившийся национальный транспортный коридор Российской Федерации через Арктику. Это акватория, прилегающая к северному побережью Российской Федерации, включающая внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации; ограниченная на востоке линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, а на западе — меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами ворот Маточкин Шар, Карские ворота и Югорский Шар ¹ (см. рис. 1). СМП, являясь неотъемлемой частью транспортной системы России, исторически служил транзитным коридором между северо-западными и дальневосточными районами России. Это кратчайший морской путь, соединяющий рынки Европы и Восточной Азии, и потенциальная альтернатива Суэцкому каналу.

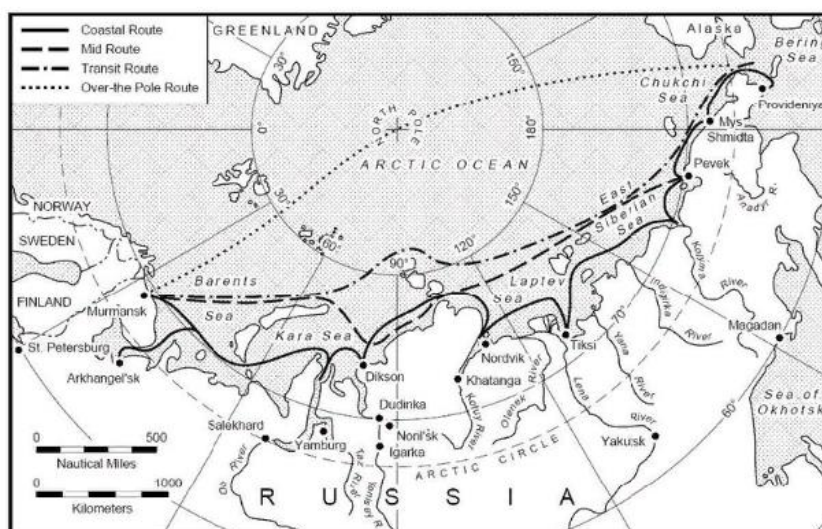


Рис. 1. Северный морской путь (СМП) ².

Россия заявила о своём намерении интегрировать Северный морской путь в международные судоходные маршруты в 1991 г. Чтобы способствовать этому, за прошедшие годы российское правительство ввело ряд правил. Однако в силу различных обстоятельств, связанных, прежде всего, со сложной ледовой обстановкой, слабой инфраструктурой и недо-

¹ Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 N 1487 "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути" URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/1202009220024.pdf> (дата обращения: 20.04.2022).

² Bemuse. Map of the Northern Sea Route, 2008. URL: https://benmuse.typepad.com/arctic_economics/2008/10/russias-shallow-arctic-seas-and-straits.html (дата обращения: 20.04.2022).

статочностью поисково-спасательных средств, рост международных транзитных перевозок по СМП был медленным. Арктическая геополитика характеризуется напряжённостью в связи с регулярными широко освещаемыми военными учениями и демонстрацией позиций в этом регионе как НАТО, так и России. В 2019 г. на проходящей раз в два года встрече министров впервые в истории не было принято совместной декларации. Несмотря на то, что декларация была отклонена Соединенными Штатами, в первую очередь из-за нежелания включать в неё вопросы изменения климата, госсекретарь США Майк Помпео выступил с конфронтационной речью, в которой он подверг критике арктическую политику Китая, предполагаемую милитаризацию Арктики Россией и позицию Канады в отношении Северо-Западного прохода³. Это повлияло на интерес, проявляемый судоходными компаниями к СМП, в первую очередь — западными. В статье выдвигается гипотеза о том, что новая холодная война в Арктике может более негативно повлиять на Россию из-за западных санкций, введённых с 2014 г., и требований превратить СМП в крупный международный судоходный маршрут. Цель исследования — изучить дальнейшие действия России на фоне ухудшающейся геополитической ситуации и текущей военной позиции в Арктике, учитывая заявленную ею цель превращения СМП из национального транспортного маршрута в конкурентоспособный транспортный коридор международного уровня.

В первом разделе статьи представлены методология и обзор литературы. В следующем разделе прослеживается эволюция военного присутствия в Арктике. В третьем разделе рассматривается статус арктической геополитики с точки зрения военного развёртывания. Далее обсуждается влияние высокой политики на развитие СМП. Пятый раздел предлагает некоторые рекомендации по смягчению сложившейся ситуации.

Методология

Цель статьи — выявить подводные камни милитаризации Арктики применительно к развитию СМП и предложить меры по деэскалации ситуации. Методологическую основу исследования составляют синтез и анализ, описание и объяснение, диалектический подход, системный и сравнительный анализ, а также исторический метод. Системный анализ применим в силу взаимосвязи между политическим выбором, сделанным в отношении сдерживания правительствами арктических стран, и геополитической обстановкой в Арктике. Сравнительный анализ был использован для сравнения подходов к милитаризации Арктики со стороны НАТО и России. Исторический метод актуален для анализа обоснования военных развёртываний в Арктике с момента их возникновения. Диалектический подход применим при обсуждении проблемы с разных точек зрения и последующем предложении некоторых рекомендаций.

³ Chater A. Takeaways from the 11th Arctic Council Ministerial Meeting in Rovaniemi, May 15, 2019. URL: <https://polarconnection.org/arctic-council-ministerial-rovaniemi> (дата обращения: 20.04.2022).

Обзор литературы

В статье использованы исторические труды по исследованию военных развёртываний в Арктике (Белов М.И., Широкоград А. Тимошенко А.). Рассмотрены арктические стратегии России, стран НАТО, таких как США и Норвегия, а также арктическая стратегия армии США, впервые опубликованная в 2021 г. Проанализированы работы многих международных экспертов по арктической геополитике (Сергунин А., Гьорв Г.Х., Хайнинен Л., Загорский А.В., Годзимирский Ю.), безопасности и стратегии России в Арктике (Зайков К.С., Кондратов Н.А., Липина С.А., Бочарова Л.К., Гриняев С.Н., Журавель В.П.) и международному сотрудничеству в Арктике (Гудев П.А.). Российские эксперты практически единодушно обосновали необходимость военной модернизации и реорганизации в российской Арктике в ответ на развёртывание сил НАТО. Кроме того, даётся оценка работе международных экспертов по военному позиционированию и развертыванию в Арктике (Раннер Э., Сокольский Р., Стронски П., Рурк Р., Фолланд Р.). Западные эксперты отмечают модернизацию российских военных объектов в Арктике и необходимость активных мер сдерживания НАТО [1, Petersen M.B., Pincus R., с. 490–491]. Однако некоторые эксперты признают, что речь идёт о реактивации советских баз и оборонительных мер (Стратегия армии США, 2021 г.). Некоторые эксперты с обеих сторон выступают за необходимость принятия мер по деэскалации и недопущения необъявленных операций [1, Petersen M.B., Pincus R., с. 510–512; 2, Verbick W., Saunes L., с. 45–63; 3, Zagorskiy A.V., Todorov A.A., с. 81–86], американская инициативная группа экспертов, созданная Военно-морским колледжем США, выступила за снижение роли НАТО, учитывая присутствие российской стороне подозрения. Хотя все упомянутые работы установили связь между арктической геополитикой и военными операциями, ни в одной из них не изучалось влияние на эволюцию СМП.

История военного присутствия в Арктике

Некоторые российские учёные склонны проследить «арктическую» историю России со времен поморов в X в., другие — с Мангазеи в XVI в. У истоков освоения Северного морского пути стоял выдающийся русский деятель М. В. Ломоносов, посвятивший этому вопросу множество фундаментальных теоретических и практических исследований и лично участвовавший в организации первопроходческих экспедиций [4, Лукин Ю.Ф., с. 191–192].

В 1648 году С. Дежнёв продемонстрировал возможность навигации по СМП. За ним последовал В. Беринг (1725–1743 гг.). В своих трудах М. В. Ломоносов высказал мысль о том, что освоение полярных морей в будущем послужит другим, более важным целям, например, в области экономики. Основываясь на работах Ломоносова, великая русская императрица Екатерина II организовала две секретные экспедиции (в 1765 и 1766 гг.) для составления карты Северного морского пути. Однако, несмотря на тщательную подготовку, экспедиции не достигли всех своих целей [5, Огородов С.А., Романенко Ф.А., Соломатин В.И., с. 12–14].

Кроме того, этот шаг был лишь началом долгого и не всегда успешного пути освоения Арктики. Исследователи Ф. Врангель (Россия) в 1821–1824 гг.; Н. Норденшельд (Швеция) в 1878–1879 гг.; Д. Де Лонг (США) в 1879–1881 гг.; Ф. Нансен (Норвегия) в 1893–1896 гг. совершили несколько экспедиций, подтвердивших возможность использования СМП. Таким образом, должное внимание со стороны российских властей в этом направлении было получено только в конце XIX в. До этого времени большинство исследований было организовано и проведено военными моряками. В XVI–XVII вв. открытие новых земель уже считалось основанием для включения их в состав страны. В XIX в. необходимо было обозначить интерес к земле путём размещения государственного символа.

Однако с конца XIX в. и до Первой мировой войны безопасности российской Арктики угрожали Великобритания и Германия, что послужило причиной развития инфраструктуры Севера. В 1901 г. стартовала полярная экспедиция на первом российском ледоколе «Ермак» под руководством военно-морского деятеля С.О. Макарова. В результате этого плавания были собраны основные сведения о Баренцевом и Карском морях, составлена подробная карта Арктики. Кроме того, по итогам экспедиции был подготовлен документ, обосновывающий целесообразность освоения Севера, отражавший экономическую и политическую выгоду для страны [6, Белов М.И., с. 72–73].

В 1910 г. была организована гидрографическая экспедиция на двух судах, сконструированных по типу ледоколов, командный состав которых состоял из военных. Таким образом, флот впервые вышел на Северный морской путь [7, Тимошенко А.И., с. 2–3]. В результате экспедиции были открыты новые территории. Важно было закрепить все осуществлённые достижения юридически, и поэтому в 1916 г. Министерство иностранных дел Российской Федерации объявило, что «территории и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане и открытые Вилькицким, входят в состав Российской империи» [8, Зайков К.С., Кондратов Н.А., Липина С.А., Бочарова Л.К., с. 79]. Российская империя была пионером в указании на договорном уровне секторальных границ для определения своих полярных территорий.

В начале Первой мировой войны у Российской империи было только два канала связи с союзниками — пути через Баренцево и Белое моря, которые начинались в порту Архангельска. Для связи Северного морского пути с внутренними территориями государства, в 1915 г. была расширена железная дорога Архангельск — Вологда. Кроме того, в Мурманске был построен новый морской порт. Железнодорожная линия соединяла его с Петроградом.

В 1916 г. было организовано крупное экстренное строительство Северного флота. Задачей флота было обеспечение торговли между арктическими территориями России по Северному морскому пути. Проведённая работа позволила выявить все имеющиеся недостатки береговой инфраструктуры. Однако, несмотря на все предпринятые к 1918 г. меры, порты Архангельска и Мурманска продолжали обрабатывать в основном военные грузы.

В 1918 г. между Советской Россией и Центральными державами был заключён Брест-Литовский мир. В связи с этим, под предлогом недопущения переброски в Германию накопленных военных резервов, была совершена англо-американская интервенция на севере России. Имевшиеся на тот момент военно-морские силы не могли справиться с угрозой военной безопасности [9, Тимошенко А.И., с. 6–7].

В 1920 г. начались события, которые позднее исследователи назвали «первой арктической гонкой». С одной стороны, советское правительство пыталось укрепить свою неустойчивую власть над северными территориями; с другой стороны, зарубежные противники пытались воспользоваться послаблением и оспорить суверенитет России на арктических землях. В результате этих событий сформировалась система разделения северных территорий на подконтрольные сектора.

В 1926 г. СССР своим постановлением указал, что вся северная территория в секторе между меридианами 32°4'35" з.д. и 168°49'30" з.д., за исключением Шпицбергена, является неотъемлемой частью СССР. До Второй мировой войны советское правительство систематически укрепляло свои позиции на северных территориях планомерными действиями [7, Тимошенко А.И., с. 2–3]. СССР вслед за Канадой утвердил меридиональные границы своего арктического сектора на уровне национального законодательства. Канада была первой арктической страной, сделавшей это в 1923 г.

В 1931 г. по директиве Сталина был подготовлен документ «Об охране северного побережья», согласно которому на Кольском полуострове должна была быть создана военно-морская база. Этот документ активизировал работу Комиссии по обороне. Поэтому в 1933 г. была сформирована Северная флотилия, которая в 1937 г. была преобразована в Северный флот. Кроме того, Главное управление Северного морского пути на арктических территориях сформировало множество военных баз и зимовок [10, Широкоград А., с. 111–112].

Однако стоит отметить, что на период бурного освоения Севера повлияло начало Второй мировой войны. Необходимо подчеркнуть, что Германия была заинтересована в захвате незамерзающего Мурманского порта, что позволило бы немецкой армии беспрепятственно получать военные грузы, а также добывать необходимый для нужд армии никель [10, Широкоград А., с. 125–130].

В период войны с помощью союзников по Северному морскому пути было организовано более 2 500 перевозок, из которых фашистская армия смогла помешать дойти до места назначения только 18 [10, Широкоград А., с. 142–157].

Вторая мировая война ещё более чётко обозначила необходимость освоения Севера и важность развития северных городов, таких как Мурманск и Архангельск. Таким образом, победный опыт в Северном море важен как для исторического опыта, так и для понимания современной российской политики, ориентированной на Арктику.

Во время войны все существующие противоречия между СССР и союзниками были забыты. Однако с наступлением мира они совершили новый виток, во многом обусловлен-

ный итогами Второй мировой войны. В послевоенной ситуации Северный Ледовитый океан и его воздушное пространство стали считаться ядерными полигонами.

В соответствии с директивой № 432/Д от 14.12.1945 г., изданной Объединённым комитетом военного командования, «единственным оружием, которое США могут эффективно использовать для нанесения решающего удара по основным центрам СССР, являются атомные бомбы, доставляемые самолетами дальней авиации»⁴. Иначе говоря, имеющийся ядерный опыт и преимущества оснащения США превосходили советские силы. Однако в отношении вооружённых сил СССР считался безоговорочным лидером. В соответствии со стратегией «массового возмездия», сформированной военным руководством США, для победы необходимо нанесение ядерных ударов по наиболее уязвимым и в то же время важным территориям СССР, к которым относилась российская Арктика. В то же время арктические территории были и наиболее доступными для ядерного удара [10, Широкопад А., с. 185–191].

Таким образом, вооружённые силы США начали широкомасштабную подготовку к формированию ядерных военных баз в Арктике для нанесения ударов по СССР и другим социалистическим странам. В результате, по мере развития холодной войны, Арктика стала рассматриваться как полигон для дальнейших военных операций, где проводились соответствующие тренировки. Эти обстоятельства послужили для советских властей стимулом к более тщательному изучению арктических земель и формированию стратегии ведения военных действий на северных территориях [10, Широкопад А., с. 185–191].

Советское правительство приняло меры по повышению безопасности на Севере. Поэтому в 1948 г. была организована сверхсекретная экспедиция «Север», в ходе которой планировалось создание баз советской авиации и сухопутных войск, в том числе и во льдах Северного Ледовитого океана. Кроме того, для формирования сети аэродромов в северные земли было направлено большое количество аэродромно-строительных батальонов [10, Широкопад А., с. 185–191]. В 1958 г., через четыре года после USS Nautilus, советские инженеры подготовили первую атомную подводную лодку К-3 «Ленинский комсомол», что стало важным шагом, обеспечившим ликвидацию американской монополии в этой военной области. К 1960 г. советско-американское противостояние переместилось в воды Северного Ледовитого океана. Это было связано со значительными техническими усовершенствованиями межконтинентальных баллистических ракет и появлением атомных подводных лодок [10, Широкопад А., с. 185–191].

Искусные моряки, командовавшие первыми парусными судами, столкнулись с серьёзными проблемами в своих попытках проникнуть в ледяную Арктику. Паковый лёд был самым очевидным препятствием, однако гораздо сложнее были задачи высокоширотной навигации и мореплавания. Как только подводные лодки стали более надёжными, стало

⁴ NATO. Report to the Council on The Future Tasks of the Alliance (Harmel report), December 13–14, 1967. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_26700.htm?selectedLocale=en (дата обращения: 20.04.2022).

очевидно, что они пригодятся для разведки подо льдами. После многих лет борьбы дизель-электрических лодок с ледяным покровом как в Арктике, так и в Антарктике, адмирал Арли Берк, будучи начальником военно-морских операций США, сыграл значительную роль в последние годы прорыва последнего неисследованного рубежа. На протяжении десятилетий человек мечтал достичь Северного полюса на корабле. При личной поддержке президента Дуайта Д. Эйзенхауэра великий «Наутилус», первая атомная подводная лодка Соединённых Штатов, подарил стране одно из величайших достижений [11, Williams M.D., с. xi].

В 1955 г. возник совершенно новый ряд обстоятельств, в частности, кульминация защиты материка от угроз самолётов, пролетающих над Арктикой, со строительством радиолокационного заграждения раннего предупреждения, протянувшегося вдоль северного побережья Аляски и Канады до Гренландии. Стратегическое планирование этого проекта предусматривало работу с подводными лодками, а ледоколы привлекались для решения более важных задач [11, Williams M.D., с. 34–41]. Осень 1957 г. была для Соединённых Штатов периодом значительных волнений; в начале октября русские запустили «Спутник», что стало их первым космическим успехом. Капитан Питер Оран, военно-морской помощник президента Эйзенхауэра, позже рассказал о том, что он узнал о подлёдной экспедиции на север несколькими неделями ранее. Цель, как он объяснил, заключалась в том, чтобы найти хороший способ плавания подводной лодки подо льдом. Новый атомный «Наутилус» с его подводными возможностями прошёл несколько сотен миль внутри пака [11, Williams M.D., с. 34–41].

Капитан Ауран объяснил причины окончательного решения: *«Мы знали, что путешествие можно совершить под водой, но это займёт не менее 30 дней. Это было бы слишком долго. Было бы достаточно драматично просто перейти из Тихого океана в Атлантический; пересечение Северного полюса привлечёт внимание всего мира, как внутри, так и за пределами Соединённых Штатов. Имидж Соединённых Штатов, особенно в космической программе, был под ударом, и, конечно, если «Наутилус» потерпит неудачу, это будет плохо. По предписанию Белого дома было решено, что это будет сделано в условиях строжайшей секретности»* [11, Williams M.D., с. xi].

Американские атомные подводные лодки стали регулярно патрулировать воды СССР. К 1970 г. более половины американского ядерного арсенала располагалось на подводных лодках и авианосцах флота. Принципы, на которых НАТО размещала свои силы, опирались на доклад Хармела 1967 г., в основе которого лежали основы сдерживания и разрядки⁵. Поскольку вооружённые силы США совершали регулярные передовые развертывания с использованием атомных подводных лодок, советский флот был вынужден принимать ответные меры [10, Широкопад А., с. 192–198].

⁵ NATO. Report to the Council on The Future Tasks of the Alliance (Harmel report), December 13-14, 1967. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_26700.htm?selectedLocale=en (дата обращения: 20.04.2022).

В этот период Советский Союз планомерно развивал СМП. Однако он использовался только для внутренних целей по соображениям безопасности, как упоминалось выше. Заявления США о международном использовании СМП восходят к временам холодной войны. В 1964 г. Вашингтон и Москва обменялись нотами протеста в связи с попыткой американских кораблей пройти вдоль побережья СССР без необходимых согласований. Америка оспорила права прибрежных государств на выполнение правил размещения кораблей в северных широтах. Точно так же с 1960-х гг. она не признавала право Канады контролировать арктические маршруты. В 1969 г. американцы отправили нефтяной танкер, а в 1985 г. — свой ледокол Береговой охраны «Полярное море» без предварительного информирования. В ответ Канада приняла Закон о предотвращении загрязнения арктических вод в 1970 г., а в 1972 г. — Приказ о зонах контроля безопасности судоходства и Правила предотвращения загрязнения арктического судоходства, запрещающие сброс горюче-смазочных материалов. В 1977 г. канадцы внедрили систему отчетности о движении судов NORDREG, которая в 2010 г. стала обязательной для движения по Северо-Западному морскому пути. Канада также сыграла важную роль в разработке статьи 234 ЮНКЛОС об особых правилах плавания в районах, покрытых льдом. Советский Союз внимательно следил за Канадой и ввёл в действие аналогичные правила прохода иностранных судов по Севморпути.

Введение в строй атомных ледоколов значительно увеличило период навигации по СМП. Количество перевозимых грузов со временем неуклонно росло, пока не достигло своего максимума в 1987 г., перед распадом Советского Союза. К этому времени политика гласности и перестройки, введённая Михаилом Горбачевым с небольшим планированием и контролем, уже привела к экономическому упадку и хаосу. В 1989 г. повышение тарифов на использование ледоколов по СМП привело к резкому сокращению грузоперевозок на протяжении 1990-х гг.⁶

В 1980-х гг. также наступил заключительный этап холодной войны. К этому времени советский военно-морской флот, состоящий из первой и третьей флотий, насчитывал 38 атомных подводных лодок с баллистическими ракетами, а также 79 многоцелевых подводных лодок. Лодки были вооружены 940 баллистическими ракетами с 2 804 ядерными боеголовками. Таким образом, основная часть советских ядерных сил располагалась на северных территориях. Имевшиеся в распоряжении СССР ядерные технологии были мощным сдерживающим фактором для НАТО [10, Широкопад А., с. 192–198].

⁶ СССР. Пункт 3.7.6 «Прейскурант N 11-01. Тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании» (утв. Постановлением Госкомцена СССР от 27.03.1989 N 274), выписка: «Ледокольный сбор взимается 1 раз с каждой тонны (контейнера) перевозимого груза, прибывающего или отправляемого из (в) портов ТСМП, — либо перевозимого по ТСМП транзитом в каботажном и заграничном плаваниях — круглогодично, также круглогодично взимается сбор за проводку по ТСМП судов, не принадлежащих Министерству морского флота СССР». URL: <http://www.economics.kiev.ua/download/ZakonySSSR/data01/tex11346.htm> (дата обращения: 20.04.2022).

В 1987 г. важным изменением стало выступление в Мурманске Михаила Горбачева, главы Коммунистической партии СССР, в котором говорилось, что Арктика должна стать зоной сотрудничества. Он заявил: «Через Арктику проходит кратчайший морской путь из Европы на Дальний Восток, в Тихий океан. Я думаю, что в зависимости от того, как пойдет нормализация международных отношений, мы могли бы открыть Северный морской путь для иностранных судов под сопровождением наших ледоколов»⁷. Горбачев, возможно, также признавал бесперспективность гонки вооружений. В 1991 г. наступил новый этап в истории освоения советской Арктики. Распад СССР вызвал стагнацию на северных территориях из-за перестройки политической и экономической системы [12, Паникарь М.М., Шапаров А.Е., с. 33–44]. Кризис, проявившийся почти во всех сферах жизни новой России, сделал возможным лишь поддержание вооружённых сил на минимальном уровне и с сомнительными возможностями из-за отсутствия обслуживания и модернизации.

Президент Владимир Путин поставил на повестку дня вопрос о катастрофическом положении российских северных территорий лишь в 2000 г. Во время своего выступления в Мурманске президент указал, что Русский Север имеет для России принципиальное значение. По словам Владимира Путина, «в Арктике сосредоточены практически все аспекты национальной безопасности: военно-политический, экономический, технологический, экологический и ресурсный». В этом выступлении была обозначена дальнейшая политика страны в Арктике и СМП. Впоследствии, начиная с 2008 г., был издан ряд законов, а также программных документов по российской Арктике, включая СМП, которые регулярно пересматривались.

В документе «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» выделены следующие основные направления деятельности в Арктике:

- обеспечение защиты населения и территорий Арктической зоны Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- обеспечение общественной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации;
- развитие СМП;
- обеспечение военной безопасности Российской Федерации; защита и охрана государственной границы Российской Федерации⁸.

⁷ Byers M. Towards a Canada-Russia axis in the Arctic, 2012. URL: <https://globalbrief.ca/author/michael-byers/> (дата обращения: 20.04.2022).

⁸ Указ Президента РФ от 05.03.2020 N 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/000120200305001> (дата обращения: 20.04.2022).

Согласно Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года к приоритетным направлениям развития Арктической зоны относятся:

- комплексное социально-экономическое развитие региона, в том числе СМП;
- развитие науки и техники;
- создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- обеспечение экологической безопасности;
- международное сотрудничество в Арктике;
- обеспечение военной безопасности;
- охрана и охрана государственной границы Российской Федерации в Арктике⁹.

Сначала советский приказ в 1990 г., а затем федеральный закон России в июле 1998 г.¹⁰ определил Северный морской путь как «исторический национальный транспортный коридор Российской Федерации». Иностранные суда могли использовать СМП при соблюдении Правил судоходства. Например, в сентябре 2013 г. Россия задержала судно Greenpeace Arctic Sunrise, вторгшееся в акваторию СМП во время акции протеста на платформе «Приразломная» в Печорском море.

Для России развитие Северного морского пути (СМП) жизненно важно для социально-экономического развития Арктического Севера. Правительство РФ сформулировало детальный план его преобразования в конкурентоспособный на международном уровне транспортный коридор [8, Зайков К.С., Кондратов Н.А., Липина С.А., Бочарова Л.К., с. 86–87]. План России состоит в том, чтобы создать альтернативу Суэцкому каналу, и шестидневная блокировка канала в 2021 г. вызвала различные комментарии в российских СМИ, отстаивающие преимущества СМП как подходящей и надёжной альтернативы. Однако в исследовании Ларуэль, посвящённом новой арктической стратегии, говорится, что цели России предполагают человеческие и финансовые затраты, на которые она не может рассчитывать при нынешних бюджетных и социальных ограничениях [13, Laruelle M., с. 18–19]. Однако некоторые факторы, такие как непредсказуемые ледовые и погодные условия, плохая портовая инфраструктура, большие инвестиции в суда ледового класса, высокие расходы на страхование, неадекватные средства поиска и спасения, пробелы в средствах связи и навигации, а также принцип «точно в срок», присущий коммерческому транзитному судоходству, вероятно, повлияют на развитие СМП.

⁹ Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 N 155-ФЗ. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/12742> (дата обращения: 20.04.2022).

¹⁰ Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. N 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/Text/0001202010260033> (дата обращения: 20.04.2022).

Современная арктическая геополитика

Арктика уже достаточно давно является сферой международных интересов. Геополитика в Арктике регулируется сотрудничеством членов Арктического совета. Международный порядок в Арктике формируется на основе международно-правовой базы ЮНКЛОС и других международных соглашений, таких как Полярный кодекс, и интересов основных и второстепенных акторов. Основными действующими лицами являются арктические прибрежные государства — Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, Финляндия, Исландия и Швеция, которые также являются членами Арктического совета. В 1920-е гг. Канада и Россия заявили о своём влиянии на Арктику в соответствии с секторальным принципом, что не вызвало возражений со стороны других стран, хотя и не было официально подтверждено из-за отсутствия международной Конвенции по морскому праву, которая была подписана только в 1982 г. Основные арктические акторы полностью осознают природно-ресурсный потенциал территории; таким образом, государства активно пытаются обозначить свой суверенитет над как можно большей территорией.

В XXI в. потенциал возможного конфликта в Арктике возрос. В 2007 г. в ходе научной экспедиции российские учёные установили флаг на дне Северного Ледовитого океана, что вызвало резкое недовольство других арктических субъектов. Однако, несмотря на некоторое обострение ситуации, в 2008 г. в Гренландии была принята Илулиссатская декларация, согласно которой пять стран-акторов (Россия, США, Канада, Норвегия и Дания от имени Гренландии) подтвердили свою приверженность существующим международным стандартам. Россия и Норвегия договорились о морской границе в 2010 г. Отношения России со странами Северной Европы характеризуются сотрудничеством. В случае с Норвегией, между странами существует 1000-летний мир¹¹. Казалось, что в период 2008–2012 гг. российская арктическая политика двигалась в сторону расширения международного сотрудничества [14, Хейнинен Л., Сергунин А., Яровой Г., с. 92].

Украинский и крымский вопросы, стоявшие на повестке дня в 2014 г., осложнили ситуацию и отразились на экономическом сотрудничестве в Арктике. Западные нефтегазовые компании, такие как ExxonMobil, норвежская Statoil и итальянская Eni, отказались от инвестиций в российскую Арктику из-за западных санкций. Россия была исключена из различных арктических форумов, таких как Встречи начальников Генштабов вооружённых сил стран-членов Арктического совета и Круглый стол сил безопасности Арктики [2, Verbick W., Saunes L., с. 12–13]. В российских документах по арктической политике обозначены проблемы безопасности, которые подкреплены модернизацией старых советских военных баз в Арктике [15, Sergunin A., Gjørsv G.H., с. 252–254].

¹¹ Folland R. ArcticSecurity: Deterrence and Détente in the High North, Arctic Institute, March 30, 2021. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-security-deterrence-detente-high-north/>(дата обращения: 20.04.2022).

Таким образом, современное состояние геополитики в Арктике характеризуется исследователями как биполярное с чертами сотрудничества и сдерживания. Именно поэтому, несмотря на наличие некоторых противоречий между лидером западной коалиции — США и другими государствами Арктического совета, кроме России, это не приводит к открытым разногласиям. Исследователи отмечают, что, несмотря на усиление конкуренции, Арктику можно охарактеризовать как территорию, где риск конфликта незначителен благодаря различным международным соглашениям, таким как соглашение о рыболовстве, Полярный кодекс и договоры о поисково-спасательных операциях [16, Загорский А., с. 107–108], в то время как наращивание российского военного потенциала является поводом для принятия другими государствами-акторами коллективных мер, преимущественно в рамках НАТО, для обеспечения коллективной военно-политической безопасности [17, Rumer E., Sokolsky R., Stronski P., с. 2–15].

При этом уже давно действует следующая аксиома — «для стабильного международного существования важно не допустить чрезмерного усиления одного из государств». Именно эта аксиома является объединяющим фактором для западных стран против России. У России нет союзников в Арктике, а значит, геополитика страны развивается исходя из собственных интересов. Наибольшее влияние в Арктике имеет Арктический совет, который был сформирован арктическими странами, несмотря на то, что организация появилась в 1996 г.

Европейский Союз также предпринимает активные шаги по укреплению своих позиций в регулировании геополитической ситуации в Арктике. Такой интерес объясняется тем, что ряд стран-членов Евросоюза, не имеющих выхода к северным землям, тем не менее интересуются ресурсным потенциалом Арктики и проявляют заинтересованность в научно-техническом развитии всего региона. Другие страны, не имеющие прямого отношения к Арктике, такие как Китай, Япония, Южная Корея и Индия, проявляют к ним явный интерес. Стоит отметить, что привлечение такой мощной экономической державы, как Китай, не будет лишним, так как Арктика нуждается в новых перспективах развития [18, Гудев П.А., с. 58–66].

Также следует отметить, что военно-политическая ситуация в Арктике продолжает осложняться из-за стремления различных государств контролировать ресурсы и транспортные пути в регионе. В целях укрепления обороноспособности Арктики и обеспечения национальной безопасности Россия активно развивает Северный флот [17, Rumer E., Sokolsky R., Stronski P., с. 2–9]. Таким образом, в 2020 г. на Северном флоте проведено более 20 крупных организационных штатных мероприятий, около 4 000 испытательных мероприятий и осуществлено 8 боевых развертываний кораблей с заходом в 12 иностранных портов, отработаны стрельбы из всех видов вооружения¹². Россия имеет полное право проводить такие учения в пределах своей ИЭЗ, и западные эксперты отмечают, что это в первую очередь оборонительные действия [17, Rumer E., Sokolsky R., Stronski P., с. 2–23]. Это тем более актуально,

¹² Folland R. ArcticSecurity: Deterrence and Détente in the High North, Arctic Institute, March 30, 2021. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/arctic-security-deterrence-detente-high-north/> (дата обращения: 20.04.2022).

что с 2018 г. НАТО проводит регулярные военные учения и развёртывания в Арктике недалеко от территории России [19, Гриняев С.Н., Журавель В.П., с. 51–54]. В сентябре 2020 г. США, Великобритания и Норвегия впервые провели учения в Баренцевом море без уведомления российских властей. Сообщается, что норвежские корабли действовали к востоку от Варенгер-фьорда, несмотря на предостережения норвежских военных [1, Petersen M.B., Pincus R., с. 511].

Однако широкая огласка в официальных СМИ, которая тиражируется в западной прессе, подкрепляет утверждения лидеров США и Европы о том, что Россия милитаризирует Арктику¹³. Это дало повод некоторым экспертам прогнозировать военный конфликт в Арктике. Некоторые из них заявили, что это повторение периода холодной войны. На освещение недавних событий в Арктике большое влияние оказывают частые военные учения как НАТО, так и России. В апреле 2021 г. три российские подводные лодки одновременно всплыли во льдах в разных частях Арктики¹⁴. Несмотря на то, что всё это является частью регулярных военных учений, эти действия получили широкую огласку в официальных российских СМИ, а заявление президента Путина о том, что это не имеет аналогов в советской и российской истории, получило широкий резонанс в официальных российских государственных СМИ. Эти развёртывания были использованы НАТО для расширения масштабов своих регулярных военных учений [17, Rumer E., Sokolsky R., Stronski P., с. 2]. Спутниковые снимки восстановления Россией своих военных баз в Арктике также широко обсуждались в западных СМИ¹⁵.

Эти события также использовались Пентагоном для увеличения военных расходов, в частности, для укрепления своего слабого флота ледоколов¹⁶. В 2019 г. Министерство обороны США (МО США) обновило свою арктическую стратегию 2016 г.¹⁷, а также обновило стратегию береговой охраны Арктики¹⁸. В июле 2020 г. ВВС США опубликовали свою стратегию¹⁹. В 2021 г. ВМС США выпустили обновлённую арктическую стратегию²⁰, а армия США

¹³ Rourke R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress, October 12, 2021. URL: <https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 20.04.2022).

¹⁴ Three Russian Submarines surface and break Arctic ice during drills, March 26, 2021. URL: <https://www.reuters.com/article/us-russia-military-arctic-idUSKBN2BI2RZ> (дата обращения: 19.04.2022).

¹⁵ CNN. Satellite images show huge Russian military buildup in the Arctic, April, 05, 2021. URL: <https://edition.cnn.com/2021/04/05/europe/russia-arctic-nato-military-intl-cmd/index.html> (дата обращения: 19.04.2022).

¹⁶ Rourke R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress. October 12, 2021. URL: <https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 19.04.2022).

¹⁷ US Department of Defense. Department of Defense Arctic Strategy, June 06, 2019. URL: <https://media.defense.gov/2019/Jun/06/2002141657/-1/-1/1/2019-DOD-ARCTIC-STRATEGY.PDF> (дата обращения: 19.04.2022).

¹⁸ US Coast Guard. US Coast Guard Arctic Strategic Outlook, April, 2019. URL: https://www.uscg.mil/Portals/0/Images/arctic/Arctic_Strategic_Outlook_APR_2019.pdf (дата обращения: 19.04.2022).

¹⁹ US Air Force. The Department of the Air Force Arctic Strategy, July, 2020. URL: <https://www.af.mil/Portals/1/documents/2020SAF/July/ArcticStrategy.pdf> (дата обращения: 19.04.2022).

²⁰ US Navy. Blue Arctic: A Strategic Blueprint for the Arctic, January, 2021. URL:

впервые выпустила свою стратегию службы, связанную с Арктикой²¹. В последней стратегии признаётся, что наращивание российской военной мощи в Арктике в значительной степени носит оборонительный характер. Несмотря на политическую и военную риторику США, за исключением своих подводных лодок, в ближайшей перспективе они вряд ли смогут проводить операции по обеспечению свободы судоходства (FON) в СМП из-за состояния ледокольного флота. До сих пор только один иностранный военный корабль Rhone, морское судно поддержки и помощи из Франции, совершил проход по СМП, и это было в сентябре 2018 г. Существует значительная разница в возможностях военно-морских сил НАТО и России в Арктике, несмотря на проекцию Арктики как места военных действий (см. табл. 1). Поэтому Соединённые Штаты и силы НАТО не могут рассчитывать на контроль над полем боя, где им будут противостоять российские вооружённые силы, более опытные и приспособленные к погодным условиям и местности.

Таблица 1

Сравнение военных возможностей НАТО и России в пределах Северного полярного круга²²

США / НАТО	Россия
Временное размещение кораблей ВМФ. Возможностей для постоянного развертывания в Арктике нет. Кораблям приходится периодически возвращаться на базы для дозаправки и перевооружения.	Постоянное размещение кораблей ВМФ.
Временное размещение морских подводных лодок.	Постоянное размещение морских подводных лодок. На Северном флоте сосредоточена основная масса российских ПЛАРБ и ПЛА.
Ограниченный опыт работы в арктических условиях, за исключением атомных подводных лодок.	Большой опыт работы в арктических условиях.
Ограниченная возможность судов работать в ледовых условиях. Военно-морские силы США и Норвегии не имеют таких возможностей; Ограниченные возможности Канады — программа 2008 г. по строительству шести арктических патрульных кораблей с отставанием от графика; Дания имеет четыре патрульных фрегата ледового класса Tethys; У Великобритании есть один патрульный корабль ледового класса. У ВМС США нет планов по строительству боевых кораблей ледового класса ²³ .	Отличная способность судов работать в ледовых условиях при поддержке ледоколов.
В составе оперативного полярного ледо-	Флот атомных ледоколов и строительство

<https://media.defense.gov/2021/Jan/05/2002560338/-1/-1/0/ARCTIC%20BLUEPRINT%202021%20FINAL.PDF> (дата обращения: 19.04.2022).

²¹ US Army. The Department of the Army: Regaining Arctic Dominance, January, 2021 URL: https://www.army.mil/e2/downloads/rv7/about/2021_army_arctic_strategy.pdf (дата обращения: 19.04.2022).

²² Compilation by the author based upon NATO. Regional Perspectives Report on the Arctic, January, 2021. URL: <https://www.act.nato.int/application/files/8516/3236/7596/regional-perspectives-2021-04.pdf> (дата обращения: 19.04.2022) and other sources as indicated.

²³ Rourke R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress, March 24, 2021. URL: <https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 20.04.2022).

<p>кольного флота США имеется один тяжелый полярный ледокол (Polar Star) и один средний полярный ледокол Healy. Polar Sea, второй тяжелый полярный ледокол, находится на вооружении Береговой охраны США. С июня 2010 года на Polar Sea обнаружен дефект, поэтому он недоступен. Polar Star и Polar Sea были введены в эксплуатацию в 1976 и 1978 годах. Существует план строительства шести ледоколов (трёх тяжелых и трёх средних), также называемых полярными сторожевыми катерами (PSC). На данный момент профинансированы только два, и первый может быть построен только к 2025 году²⁴</p>	<p>новых быстрыми темпами.</p>
<p>Никаких существенных изменений в планах введения военной техники в Арктику после 2014 г.</p>	<p>Стремительное наращивание военного потенциала, включая развертывание ракетных комплексов С-400 и введение в строй современных платформ, включая новые виды оружия, такие как тяжелая межконтинентальная баллистическая ракета (МБР), способная наносить удар кинетической энергией без ядерного заряда, под названием РС-28 Сармат, крылатая ракета с ядерным двигателем «Буревестник» («Скайфолл»), лазерный комплекс «Пересвет», подводный аппарат с ядерным вооружением, а также гиперзвуковые ракеты «Авангард» и «Кинжал»²⁵.</p>
<p>Никаких изменений в планах прибрежной инфраструктуры после 2014 г.</p>	<p>Масштабное строительство/восстановление прибрежной инфраструктуры для содействия развёртыванию вооружённых сил.</p>
<p>Утверждённый в 2021 году план США по развитию порта в Номе, в 250 км к югу от Берингова пролива. Однако этот порт замерзает с ноября по май.</p>	<p>Многочисленные порты вдоль СМП, в том числе военно-морские базы в Мурманске и на Камчатке. Мурманск — единственный незамерзающий порт.</p>
<p>Возобновление работы зоны GIUK между Гренландией и Исландией для наблюдения за активностью российских подводных лодок (см. рис. 2). Усиленное радиолокационное покрытие соответствующих районов членами НАТО.</p>	<p>В открытых источниках нет сведений о соответствующей российской системе наблюдения за подводными лодками НАТО. Утверждается, что Россия имеет непрерывное радиолокационное покрытие побережья СМП.</p>
<p>Армия: в пределах полярного круга нет базы армии США. Канада и Дания не имеют вооружённых сил. Норвегия имеет ограниченные возможности.</p>	<p>Широкое развертывание российских вооружённых сил, которые регулярно тренируются в арктических условиях.</p>
<p>Военно-воздушные силы: Передовое базирование американских бомбардировщиков на авиабазе Туле в Гренландии. США также подписали соглашение с Норвегией о разрешении временного базирования бомбардировщиков В-1 с ядер-</p>	<p>Широкое развертывание российских воздушных сил и модернизация старых советских авиабаз для облегчения регулярных тренировок.</p>

²⁴Там же.

²⁵ Rivero J. The Future of Russia's Hypersonic Weapons program, December 10, 2021. URL:<https://www.military.com/daily-news/opinions/2021/12/10/future-of-russias-hypersonic-weapons-program.html> (дата обращения: 20.04.2022).

<p>ным оружием и противолодочных самолетов P-8 на аэродромах Rygge, Solav и Evenes в случае необходимости. Из других стран НАТО только Норвегия имеет самолеты в пределах досягаемости российских арктических баз.</p>	
<p>Учения: Периодические военные учения, масштабы которых увеличились, а последние учения, такие как NATO Trident Juncture (2018), связаны с передовым развертыванием сил НАТО в пределах Полярного круга.</p>	<p>Количество, масштабы и разнообразие регулярных военных учений возросли, при этом такие учения получают все большую огласку в официальных правительственных СМИ.</p>

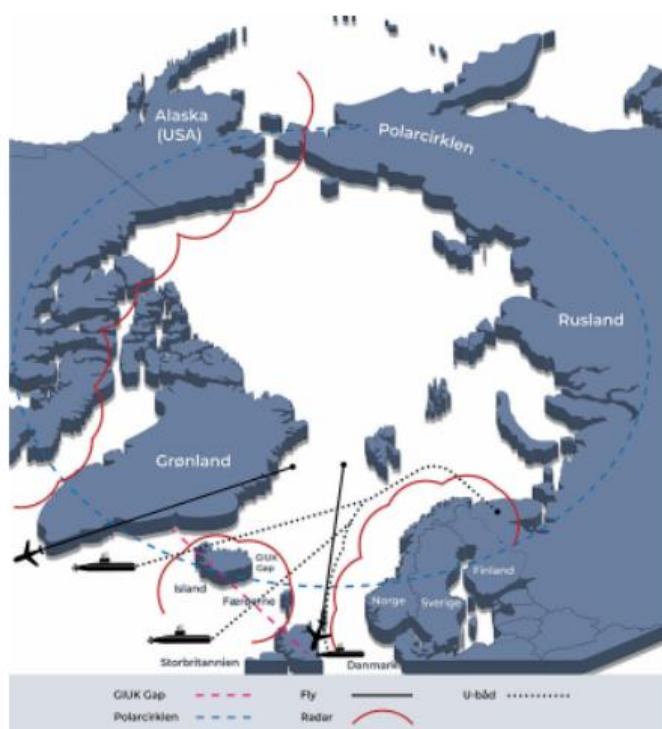


Рис. 2. Обзор противолодочного мониторинга и радиолокационного покрытия НАТО в Арктике [2, с. 37].

Несмотря на подавляющее преимущество в обороноспособности (табл. 1) в пределах Полярного круга, первенство российского оборонного комплекса и военно-промышленного комплекса во всё более возрождающейся и националистической России может привести к увеличению военных расходов России, несоизмеримому с реальными угрозами, особенно в отношении дальнейшего наращивания арктических возможностей [1, Petersen M.B., Pincus R., с. 505–507]. Как утверждал бывший министр ВМС США в своей оценке стратегии США в 2021 г., важно не переоценивать другую сторону [20, Lehman J.F., с. 674]. В отличие от другой военной техники, арктическая техника должна быть специально разработана и спроектирована с учётом погодных условий и неизбежно стоит дороже. Согласно исследованию, опубликованному в мае 2019 г. влиятельным американским аналитическим центром «Центр стратегических и бюджетных инвестиций», выход США из Договора о ракетах средней дальности в 2019 г. может вынудить Россию инвестировать в дорогостоящие средства обороны и

ответные меры²⁶. США вышли из договора 2 августа 2019 г.²⁷. Президент Путин отметил, что Россия отреагирует соответствующим образом, но не будет втягиваться в гонку вооружений²⁸. Однако ещё предстоит выяснить, действительно ли Россия последует этому заявлению. В отличие от США, чья валюта господствует на мировых финансовых рынках, несмотря на триллионный дефицит, Россия не сможет конкурировать в военных расходах, а это негативно скажется на и без того хрупком социально-экономическом и демографическом состоянии российской Арктики, которое отмечают различные специалисты [8, Зайков К.С., Кондратов Н.А., Липина С.А., Бочарова Л.К., с. 71–72].

Это может привести к повторению холодной войны 1980-х гг., когда увеличение военных расходов СССР для борьбы с риторикой президента США о «звездных войнах», которая была скорее рекламой, чем реальностью, в сочетании с советским присутствием в Афганистане создали огромные бюджетные ограничения, связанные с экономическим кризисом перед распадом СССР²⁹. Цель состояла в том, чтобы победить Советский Союз без боя [20, Lehman J.F., с. 674–675]. Российское политическое руководство и военные стратеги также могут вернуться к истории вторжения Наполеона и Гитлера в Россию. Хотя остальная Европа уступила их вторжениям, несмотря ни на что, Россия и СССР, благодаря храбрости, отваге и выдержке людей с помощью «генерала зимы», смогли выиграть войны. Точно так же необходимо изучить победы Вьетнама над французами при Дьенбьенфу, а могущественные американцы являются примером мужества и решимости изгнать иностранных захватчиков, даже когда ресурсы ограничены. С похожей ситуацией столкнулась и американская военная машина в Афганистане. Среди причин американских неудач — излишняя самоуверенность политического руководства, недостатки военного руководства, слепая вера в передовые технологии, чрезмерная зависимость от огневой мощи, которая убивала или ранила гражданское население, и, прежде всего, решительный противник, который компенсировал недостаток технологий и передового оружия твёрдой решимостью бороться и умереть за правое дело³⁰.

Немецкий философ Георг Гегель сказал: «История учит лишь тому, что она никогда ничему не научила народы». Если Россия не извлечёт уроков из прошлого, то история повторится, и могут возникнуть внутренние расколы, усугубляемые социально-экономическими

²⁶Cohn J., Walton T.A., Lemon A., Yoshihara T. Re-introducing U.S. Theater-Range Missiles in a Post-INF World, May 21, 2019. URL: https://csbaonline.org/uploads/documents/Leveling_the_Playing_Field_web_Final_1.pdf (дата обращения: 20.04.2022).

²⁷United States State Department. U.S. withdrawal from the INF Treaty on August 02, 2019, Press statement Michael R. Pompeo, Secretary of State, August 02, 2019. URL: <https://2017-2021.state.gov/u-s-withdrawal-from-the-inf-treaty-on-august-2-2019/index.html> (дата обращения: 20.04.2022).

²⁸Deveraux B. Why Intermediate Range missiles are a focal point in the Ukraine, January 28, 2022. URL: https://warontherocks.com/2022/01/why-intermediate-range-missiles-are-a-focal-point-in-the-ukraine-crisis/?utm_source=WOTR+Newsletter&utm_campaign=114a878190- (дата обращения: 20.04.2022).

²⁹Roberts P.C. Washington has resurrected the Specter of Nuclear Armageddon, March 17, 2021. URL: <https://thesaker.is/washington-has-resurrected-the-specter-of-nuclear-armageddon/> (дата обращения: 20.04.2022).

³⁰Basevich A. Why can't Washington learn, January 23, 2022. URL: <https://tomdispatch.com/a-very-long-war> (дата обращения: 20.04.2022).

ограничениями. В современном мире экономическая мощь имеет первостепенное значение, и все страны должны регулировать военные расходы с учётом реалистичного восприятия угроз. Для этого необходимо вести дискуссии и принимать во внимание альтернативные точки зрения, потому что, когда люди со схожим опытом и мнениями охватывают всю цепочку сбора разведданных и выработки политики, групповое мышление и туннельное видение становятся неизбежными наказаниями.

В мае 2019 г. совместное заявление Арктического совета не было принято из-за нежелания США включать в него вопросы изменения климата. Этому предшествовало выступление госсекретаря США Помпео, в котором утверждалось, что Россия и Китай нарушают мир в Арктике, развёртывая военные силы в Арктике³¹. Такое развитие событий и агрессивные военные сигналы с обеих сторон, несомненно, обостряют геополитическую ситуацию в Арктике [17, Rumer E., Sokolsky R., Stronski P., с. 2–23]. Необходимо понимать, что в интересах Соединённых Штатов и их военно-промышленного комплекса проецировать Россию как угрозу стабильности арктической геополитики. Однако после событий 2014 г. российские эксперты разделились во взглядах на арктическую геополитику между неореалистической и неолибералистской школами международных отношений [21, Godzimirski J., Sergunin A., с. 25–31]. На наш взгляд, официальный нарратив с акцентом на национальной безопасности, провозглашённый в официальных документах Арктической государственной политики (март 2020 г.)³² и Арктической стратегии (октябрь 2020 г.)³³, а также в Стратегии национальной безопасности³⁴, выпущенной в июле 2021 г., в сочетании с необходимостью афишировать военные учения как форму дипломатического сигнала, основан на реальной политике, что может быть чревато рисками, особенно для развития Арктики и СМП из-за слабости российской экономики после санкций, с учётом того, что она основана на экспорте природных ресурсов. В последнем документе отмечается использование протекционистских процедур, многочисленных санкций и сохранения окружающей среды в качестве причин для ограничения доступа российских компаний на экспортные рынки, сдерживания развития промышленности, установления контроля над судоходными маршрутами и предотвращения роста российской Арктики³⁵.

Учитывая вышеизложенное, необходимо принять прагматичный подход и обновить различные соглашения, заключённые во время холодной войны, чтобы сохранить мир и избежать недоразумений в отношении военного развертывания в Арктике. Венский документ

³¹ Rourke R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress, March 24, 2022. URL: <https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 20.04.2022).

³² Указ Президента РФ от 05.03.2020 N 164 "Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года". URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/000120200305001> (дата обращения: 20.04.2022).

³³ Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. N 645 "О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года". URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/Text/0001202010260033> (дата обращения: 20.04.2022).

³⁴ Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации". URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046> (дата обращения: 20.04.2022).

³⁵ Там же.

Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) о «Мерах укрепления доверия и безопасности» является жизненно важным документом, впервые подписанным в 1990 г., которому следуют и сегодня, последнее обновление было сделано в 2011 г. Однако этот документ не включает в себя заблаговременное предупреждение о военно-морских учениях³⁶. Соглашение 1972 г. между Соединёнными Штатами и Советским Союзом о предотвращении инцидентов в открытом море и над ним было знаковым документом, который был подписан в результате различных инцидентов во время холодной войны, но он нуждается в пересмотре³⁷.

Влияние арктической геополитики на СМП

В период существования Советского Союза, хотя СМП был официально запущен в 1932 г. с образованием Главсевморпути, он не был открыт для международных перевозок за исключением периода Второй мировой войны по соображениям национальной безопасности [22, Armstrong T.E., с. 136]. Несмотря на то, что в 1967 г. было направлено приглашение, подкреплённое пробным рейсом, оно так и не было принято международным судоходством и, по сообщениям, было молчаливо отозвано после арабо-израильской войны³⁸. Интернационализация СМП началась только в 1991 г. После этого прогресс был медленным из-за экономических трудностей новой России. В XXI в. интерес к Арктике и СМП возродился в связи с ростом цен на нефть и газ. Однако из-за западных санкций после Крыма рост экономики России замедлился, и теперь ей нужны финансовая помощь и технологии для реализации своей арктической стратегии и подробного плана развития СМП. В опубликованных в марте 2020 г. «Основах государственной политики в Арктике» признаётся невыполнение сроков развития СМП, включая инфраструктуру портов, средств навигации и связи, ледоколов, вспомогательного флота и инфраструктуры поиска и спасения. Это классифицируется как «угроза национальной безопасности»³⁹. Эта задержка может быть вызвана тремя причинами. Во-первых, невыделение необходимых средств на развитие СМП в связи с падением цен на нефть после 2014 г. и ростом потребностей российских вооружённых сил. Это привело к значительным военным расходам с точки зрения паритета покупательной способности (ППС), который считается более реалистичной оценкой по сравнению с традиционной оценкой обменного курса, используемой такими организациями, как Стокгольмский междуна-

³⁶Organisation for Security and Cooperation in Europe. Vienna Document 2011 on Confidence and Security Building Measures, 2011 URL: 11042018-Incidents-Management-Review-Tom-Frear.pdf (europeanleadershipnetwork.org) (дата обращения: 20.04.2022).

³⁷Frear T. Lessons Learned? Success and Failure in managing Russia-West accidents 2014-2018. Euro-Atlantic Security Policy Brief, April, 2018. URL:11042018-Incidents-Management-Review-Tom-Frear.pdf (europeanleadershipnetwork.org) (дата обращения: 20.04.2022).

³⁸Armstrong T. quoted in Mulherin N.D. The Northern Sea Route its development and evolving state of operations in the 1990s. US Army Corps of Engineers, Cold Regions Research and Engineering Laboratory, April, 1996. URL: https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA310144.pdf (дата обращения: 20.04.2022).

³⁹Указ Президента РФ от 05.03.2020 N 164 "Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года". URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/000120200305001 (дата обращения: 20.04.2022).

родный институт исследования проблем мира (SIPRI) (см. рис. 3). Это особенно актуально в связи с резким падением стоимости рубля после 2014 г. и тем фактом, что военные закупки в России в основном внутренние. Оба метода показали высокий уровень военных расходов в период с 2005 по 2018 г.: 125% в случае оценки по рыночному курсу и 90% в случае оценки по ППС. Однако можно отметить, что российские военные расходы, при высокой доле расходов на новые закупки в рамках Госпрограммы вооружений-2020 по сравнению с другими странами, в значительной степени были направлены на восстановление советских военных баз в Арктике, а также на новые платформы и системы вооружения, которые будут развернуты в Арктике. Расходы также могут быть связаны с заменой значительной части устаревших советских военных платформ или оборудования и усилением восприятия внешних угроз, изложенным в Стратегии национальной безопасности России (2021 г.), которая предположительно учитывает стратегии, предложенные для США влиятельными аналитическими центрами, такими как RAND Corporation⁴⁰ и Центр оценки безопасности и бюджета (CSBA)⁴¹. Кроме того, российские военные расходы даже по ППС всё ещё остаются низкими по сравнению с США (см. рис. 4).

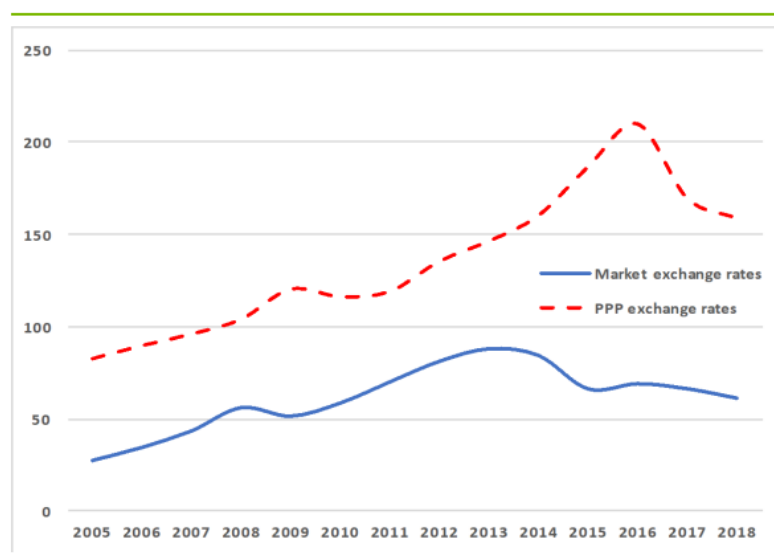


Рис. 3. Российские военные расходы по рыночному обменному курсу и курсу ППС, 2005–2018 гг., млрд долл. США Источник: SIPRI; IMF; CNA⁴².

⁴⁰Rand Corporation. Overextending and Unbalancing Russia. Assessing the Impact of Cost Imposing Options, 2019. URL: research.ca/prophetic-rand-corp-report-destabilize-and-undermine-russia-recommended-provocative-actions/5775760 (дата обращения: 20.04.2022).

⁴¹Center for Security and Budgetary Assessments. Leveling the playing field and Unbalancing Russia. Assessing the Impact of Cost Imposing Options, 2019. URL: <https://csbaonline.org/research/publications/leveling-the-playing-field-reintroducing-us-theater-range-missiles-in-a-post-INF-world/publication/1> (дата обращения: 20.04.2022).

⁴²Connolly R. Russian Military Expenditure in comparative perspective: A Purchasing Power Parity estimate. (2022). URL: https://www.cna.org/CNA_files/PDF/IOP-2019-U-021955-Final.pdf (дата обращения: 20.04.2022).

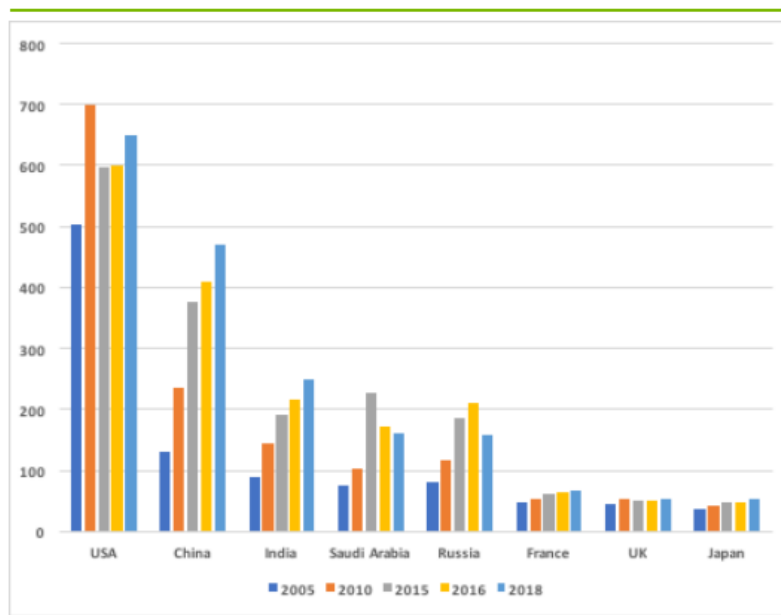


Рис. 4. Военные расходы отдельных держав по курсу ППС, 2005–2018 гг., млрд долл. США ⁴³.

Во-вторых, зависимость от иностранных технологий в некоторых аспектах развития. Например, ледоколы нового поколения строятся с помощью корейских верфей ⁴⁴. Есть также корабли, строящиеся в Китае с помощью голландской компании Damen. Кроме того, навигационное и коммуникационное оборудование для поисково-спасательных операций (SAR) на СМП также зависит от иностранных поставщиков. Например, использование Глобальной морской системы безопасности при бедствии, регистраторов полётных данных, гироскопов, радаров, тепловизоров и систем видеонаблюдения. Некоторые двигатели, используемые для различных судов и вспомогательных аппаратов, также поставляются из-за границы. Кроме того, в марте 2022 г. Международная ассоциация классификационных обществ приняла решение об исключении Российского морского регистра судоходства ⁴⁵. Это означает, что сроки выполнения мероприятий, связанных с иностранными партнёрами, неизбежно страдают. В-третьих, Россия с осторожностью относится к привлечению иностранных партнёров для освоения СМП, за исключением освоения месторождений нефти и газа (например, проекты «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2») и строительства ледоколов.

Учитывая вышесказанное, неудивительно, что нынешние перевозки по СМП в основном ориентированы на природные ресурсы, а международное транзитное судоходство ограничено [23, Gunnarson B., Мое А., с. 1–12]. СМП будет приемлемым не только с точки зрения коммерческой целесообразности, но и с точки зрения безопасности, сервиса и удоб-

⁴³ Там же.

⁴⁴ Financial Times. Russia's Arctic Gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers, March 28, 2022. URL: <https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239> (дата обращения: 20.04.2022).

⁴⁵ Classification Society — Russian Maritime Register of Shipping. The International Association of Classification Societies has taken an illegal decision to exclude the Russian Maritime Register of Shipping, March 11, 2022. URL: <https://rs-class.org/news/general/mezhdunarodnoy-assotsiatsiyey-klassifikatsionnykh-obshchestv-prinyato-nezakonnoe-reshenie-ob-isklyuch/> (дата обращения: 20.04.2022).

ства, чего в настоящее время недостаточно из-за статуса портов СМП [24, Wang D., Li D., Gong Y., Wang R., Wang J., Huang X., с. 11]. Другое исследование показало, что неопределённость в политической сфере и сфере безопасности в настоящее время рассматривается как фактор риска для использования судов на арктических маршрутах [25, Tseng P.-H., Cullinane K., с. 422–438].

Текущее бюджетное и кадровое обеспечение проекта СМП признаётся международными экспертами недостаточным [15, Laruelle M., с. 21; 26, Мое А., с. 15–16]. Российская экономика в значительной степени зависит от доходов от нефти и газа. Большинство регионов Арктической зоны Российской Федерации страдают от оттока квалифицированной рабочей силы, что может сказаться на росте инфраструктуры СМП, если не будет смягчено государственной поддержкой [27, Shaparov A.E, Kharisovna F.K., Magomedov A.K., Bhagwat J., с. 10–12]. Социально-экономическая политика правительства должна быть сосредоточена на этих важнейших аспектах для беспрепятственного и своевременного развития СМП.

Несмотря на заявления президента России о необходимости международного сотрудничества для развития СМП, а также упоминания в «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике» (2020 г.) и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации» (2020 г.), на самом деле, после крымско-донбасского кризиса 2014 г., особое внимание было уделено безопасности маршрута в части введения правил получения разрешения на проход иностранных судов по СМП [26, Мое А., с. 4–10]. Правила 2013 г. были направлены на установление одинаковых требований для российских и иностранных судов с учётом ЮНКЛОС и содержащихся в ней прав и свобод. Они предусматривали обязательное использование российского ледокола и нахождение российского ледового лоцмана на борту. Стратегия США для арктического региона, опубликованная в 2013 и 2019 гг., выступает за «свободу моря» в Арктике. Однако ЮНКЛОС содержит конкретные положения о свободе моря (статья 87). 29 мая 2015 г. правительство США направило России дипломатическую ноту, выразив обеспокоенность положениями схемы регулирования СМП, которые, по его мнению, не соответствуют международному праву, особенно в отношении необходимости для судов под иностранными флагами получать разрешение на использование СМП [28, Vylegzhanin A., Bunik I., Torkunova E., Kienko E., с. 293–300]. В 2019 г. было введено правило о предварительном уведомлении за 45 дней о транзите военных кораблей после прохода французского военного корабля Rhone в сентябре 2018 г. [26, Мое А., с. 4–10]. Однако этот закон не был принят, по-видимому, из-за нежелания российского правительства отдельно упоминать боевые корабли. Однако в изданных РФ в 2020 г. положениях о правилах плавания по СМП указано, что они распространяются на все суда, а заявки должны быть поданы «не позднее, чем за 15 рабочих дней до предполагаемой даты захода судна в акваторию Северного морского пути»⁴⁶. В 2018 г. также был принят новый закон для защиты российского

⁴⁶Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 N 1487 "Об утверждении Правил плавания в акватории

судоходства в отношении перевозки нефти и природного газа [26, Мое А., с. 4–10], аналогичный американскому⁴⁷. Этот закон был введён для помощи российской судостроительной отрасли с учётом ухудшения экономической ситуации после санкций в 2014 г. Таким образом, можно сделать вывод, что Россия внесла изменения в отношении контроля, управления и развития СМП в ответ на геополитические события, которые она считает угрозой своей безопасности, в том числе экономическим интересам. Однако в прошлом некоторые российские эксперты рекомендовали политику международного сотрудничества и интернационализации, а не национализацию Арктики с точки зрения прогресса [14, Heininen L., Sergunin A., Yarovoy G., с. 91–92]. Для достижения этой цели необходимо создать и поддерживать благоприятный политический климат.

Одной из причин, по которой международные судоходные компании, возможно, не решаются осваивать Арктику, является неопределённая политическая ситуация [23, Gunnarson B., Мое А., с. 10–12]. Это фактор, который должен быть принят во внимание российским правительством. Развитие международного транспортного коридора требует соблюдения международных норм, и этому должна способствовать благоприятная геополитическая и геоэкономическая ситуация для международных инвесторов и судоходных компаний.

Спецоперация в Украине отразилась на сотрудничестве в рамках Арктического совета, поскольку остальные семь стран опубликовали совместную декларацию о прекращении сотрудничества⁴⁸. Швеция и Финляндия сейчас рассматривают возможность вступления в НАТО⁴⁹. Несмотря на крымский кризис 2014 г., Арктический совет продолжил сотрудничество, укрепляя арктическую исключительность. Есть надежда, что сотрудничество возобновится, как и в прошлом⁵⁰, особенно в отношении поисково-спасательных работ, поскольку Арктика — уникальный регион, где страны не могут развиваться без сотрудничества. Введённые жёсткие экономические санкции, в том числе беспрецедентные санкции в отношении Центрального банка, указывают на то, что Россию, вероятно, ждёт экономический спад⁵¹. Это, несомненно, скажется на выделении средств на развитие СМП. Было бы нереалистично

Северного морского пути". URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/1202009220024.pdf> (дата обращения: 20.04.2022).

⁴⁷Shelf nakryvayut flagom." [The (Continental) Shelf is Being Covered by the Flag], Kommersant, June 16, 2015. <http://www.kommersant.ru/doc/2747598> (дата обращения: 20.04.2022).

⁴⁸US State Department. Joint Statement on Arctic Council Cooperation Following Russia's Invasion of Ukraine, March 06, 2022. URL: <https://www.state.gov/joint-statement-on-arctic-council-cooperation-following-russias-invasion-of-ukraine/61bd6ccde239> (дата обращения: 20.04.2022).

⁴⁹The Atlantic Council. Going Nordic: What NATO membership would mean for Finland and Sweden, April 15, 2022. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/going-nordic-what-nato-membership-would-mean-for-finland-and-sweden/> (дата обращения: 20.04.2022).

⁵⁰Byers M. Arctic Cooperation endures for now, October, 2015. URL: <https://globalbrief.ca/2015/10/arctic-cooperation-endures-for-now/> (дата обращения: 20.04.2022).

⁵¹The New York Times. Bleak Assessments of Russia's Economy clash with Putin's rosy claims, April 18, 2022. URL: <https://www.nytimes.com/2022/04/18/world/europe/russian-economy-bleak-assessments.html> (дата обращения: 20.04.2022).

ожидать, что компании предоставят две трети необходимых средств⁵² в условиях преобладающей инфляции и экономических условий⁵³. Несмотря на то, что президент России заявил, что арктические проекты должны быть продолжены⁵⁴, возможно, было бы благоразумно провести новый анализ затрат и прибыли и заниматься только теми проектами, которые могут принести экономическую выгоду. Это особенно актуально, поскольку из-за введённых санкций могут пострадать жизненно важные проекты, такие как строительство ледоколов нового поколения⁵⁵. СМП — престижный проект для России. Однако поставленные ранее амбициозные цели, возможно, придётся пересмотреть с учётом геополитических и геоэкономических реалий, тем более что Россия вряд ли будет пересматривать военные расходы в нынешних обстоятельствах⁵⁶.

Рекомендации

Для России важно позиционировать себя в Арктике как сотрудничающую державу. Демонстрация наращивания военного потенциала в Арктике, особенно в свете последних событий на Украине, скорее всего, только укрепит мнение Запада о том, что Россия выступает за так называемую «силовую» стратегию в Арктике, и, следовательно, замедлит развитие Арктики и СМП из-за отсутствия интереса со стороны других стран. Во-первых, для России может быть разумным пересмотреть свою нынешнюю политику широкой огласки военных учений в регионе, а также введения в строй оружия или платформ, поскольку это способствует усилению военной риторики и может привести к недоразумениям, которых можно избежать. Во-вторых, можно рассмотреть вопрос о рационализации военных потребностей и расходов с учётом ограниченных возможностей НАТО и ВМС США действовать за пределами СМП. В-третьих, чтобы противостоять США и НАТО, она может изучить возможность заключения двусторонних пактов о ненападении с Норвегией, Швецией, Данией, Финляндией и Канадой. Вышеупомянутые меры по деэскалации милитаризации могут также рассматриваться индивидуально со странами Арктического совета, если они не желают обсуждать это на многосторонней основе. В-четвёртых, можно следовать политике охвата всех заинтересованных стран для участия в развитии СМП. Создание совместных форумов по примеру китайской инициативы «Один пояс, один путь» и регулярные встречи международной кон-

⁵²Reuters. Rosatom sees NSR cost at 735 million roubles, Russian budget to provide a third, June 24, 2019. URL: Rosatom sees Northern Sea Route costs at 735 billion roubles, Russian budget to provide a third | Reuters (дата обращения: 20.04.2022).

⁵³Kommersant. Naibullina: The Russian economy can live on reserves for some time, April 18, 2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/53160398> (дата обращения: 20.04.2022).

⁵⁴Russian Federation. Meeting on the development of the Arctic zone. April 13, 2022. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/68188> (дата обращения: 20.04.2022).

⁵⁵Financial Times. Russia's Arctic Gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers, March 28, 2022. URL: <https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239> (дата обращения: 20.04.2022).

⁵⁶The Washington Post. Russia test fires new intercontinental ballistic missile, April 20, 2022. URL: https://www.washingtonpost.com/world/russia-test-fires-new-intercontinental-ballistic-missile/2022/04/20/ec14e20a-c0e0-11ec-b5df-1fba61a66c75_story.html (дата обращения: 20.04.2022).

сультативной группы экспертов, вероятно, принесут больше дивидендов и больший международный интерес, чем нынешние декларативные меры. Наконец, необходимо работать с другими странами Арктического совета над укреплением мер доверия и созданием форумов сотрудничества в области обороны. Меры США и России по урегулированию конфликта в Сирии в период с 2015 по 2017 гг. могут стать образцом для подражания. Предлагаются следующие конкретные меры, способствующие демилитаризации и деэскалации в Арктике:

- (a) Возобновить работу форума начальников вооружённых сил Арктики (ACHOD), включая Россию.
- (b) Необходимо также возобновить работу Круглого стола сил безопасности Арктики (ASFR). Он может играть вспомогательную роль по отношению к ACHOD.
- (c) Заблаговременное предупреждение о военно-морских учениях в соответствии с нормами, существующими для других военных учений.
- (d) Обновить соглашение 1972 г. между США и Советским Союзом о предотвращении инцидентов в открытом море и над ним (INSEAs). Сюда могут входить следующие аспекты:
 - (i) Надводные корабли, подводные лодки и самолёты не должны приближаться к берегам других стран менее чем на 24 морские мили.
 - (ii) Надводные корабли, подводные лодки и самолёты не должны приближаться друг к другу менее чем на три морских мили, находясь в международных водах или воздушном пространстве.
- (e) Ввести «горячие линии» между министрами обороны Арктики и начальниками штабов обороны.
- (f) Обновить Венский документ «Меры укрепления доверия и безопасности».

Заключение

Проведённое исследование показывает, что военное позиционирование привело к росту напряжённости в Арктике. Это достигло уровня времён холодной войны. Арктика, несомненно, является ареной больших возможностей. Однако это может произойти только в том случае, если нынешние меры по разжиганию вражды будут ограничены. Это потребует согласованных усилий всех стран Арктического совета, включая Россию, которая также может рассмотреть вопрос о пересмотре военных расходов, что отвечает лишь интересам политического руководства США и военно-промышленного комплекса. Вновь подчёркивается необходимость институционализированного военного диалога в Арктике. Исходя из нашего анализа, можно сделать вывод, что в национальных интересах России поддерживать цель сохранения Арктики как зоны международного сотрудничества. Это имеет решающее значение, если она намерена развивать СМП как международный конкурентоспособный транспортный коридор. Учитывая нынешние узкие места в инфраструктуре и нерешительность судоходных компаний, усугубляемую текущим кризисом в Украине, Россия вряд ли сможет

достичь своей цели без значительной внутренней бюджетной поддержки, а также международного сотрудничества и инвестиций. Для этого ей необходимо создать благоприятный политический климат. Несмотря на напряжённый геополитический климат, ей необходимо вновь подчеркнуть двустороннее сотрудничество со своими соседями по Арктике, чтобы противостоять влиянию НАТО в регионе. Она также может использовать своё председательство в Арктическом совете с 2021 г. для укрепления мира и сотрудничества в Арктике, добиваясь введения форума военного диалога, а также обновлённых мер по укреплению доверия, связанных с развёртыванием военно-морских и военно-воздушных сил, чтобы избежать неверных представлений, снизить риск и предотвратить непреднамеренную эскалацию.

References

1. Petersen M.B., Pincus R. Arctic Militarisation and Russian Military Theory. *Orbis*, 2021, pp. 490–512. DOI: 10.1016/j.orbis.2021.06.011
2. Berbrick W., Saunes L. *Conflict Prevention and Security Cooperation in the Arctic Region*. Newport Arctic Scholars Initiative. Newport, US Naval War College, 2020, 82 p.
3. Zagorskiy A.V., Todorov A.A. Military-Political Situation in the Arctic: Hotspots of Tension and Ways of DeEscalation. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2021, no. 44, pp. 79–102. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.44.79
4. 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
5. Ogorodov S.A., Romanenko F.A., Solomatin V.I. Lomonosov i razvitie Severnogo morskogo puti [Lomonosov and the Development of the Northern Sea Route]. *Vestnik Moskovskogo Universiteta, Seriya 5, Geografia* [Moscow University Bulletin. Series 5, Geography], 2011, no. 5, pp. 11–17.
6. Belov M.I. *Put' cherez Severnyy Ledovityy ocean* [Way through the Arctic Ocean]. Moscow, Morskoy transport Publ., 1963, 238 p. (In Russ.)
7. Timoshenko A.I. The Russian Region Policy in the Arctic in the 20th–21st Centuries: Problems of Strategic Continuity. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2011, no. 4, pp. 1–12.
8. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Lipina S.A., Bocharova L.K. 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
9. Timoshenko A.I. Transformatsii v rossiyskoy gosudarstvennoy politike osvoeniya Arktiki i Severnogo morskogo puti (XVIII–XXI vv.) [Transformations in the Russian State Policy for the Development of the Arctic and the Northern Sea Route (18th–21st Centuries)]. In: *Gosudarstvennaya politika Rossii v Arktike: strategiya i praktika osvoeniya v XVIII–XXI vv. Sbornik nauchnykh trudov* [State Policy of Russia in the Arctic: Strategy and Practice of Development in the 18th–21st Centuries]. Novosibirsk, Siberian Scientific Publishing House, 2012, pp. 4–35. (In Russ.)
10. Shirokorad A. B. *Bitva za Rossiyskuyu Arktiku* [Battle for the Russian Arctic]. Moscow, Veche Publ., 2008, 377 p. (In Russ.)
11. Williams M.D. *Submarines Under Ice — The US Navy's Polar Operations*. Annapolis, Naval Institute Press, 1998, 223 p.
12. Panikar M.M., Shaparov A.E. Imperatives of the Current State Policy of the Arctic Countries on Far North Development. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Humanitarian and Social Sciences], 2016, no. 6, pp. 33–44. DOI: 10.17238/issn2227-6564.2016.6.33
13. Laruelle M. *Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits*. *Russie.Nei.Visions*, 2020, no. 117, 30 p.
14. Heininen L., Sergunin A., Yarovoy G. *Russian Strategies in the Arctic: Avoiding a New Cold War*. Moscow, Valdai Discussion Club Publ., 2014, 102 p.

15. Sergunin A., Gjørv G.H. The Politics of Russian Arctic Shipping: Evolving Security and Geopolitical Factors. *The Polar Journal*, 2020, 10:2, pp. 251–272. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799613
16. Zagorskiy A. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v Arktike [International Cooperation in the Arctic]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2016, vol. 60, no. 7, pp. 104–112. DOI: 10.20542/0131-2227-2016-60-7-104-112
17. Rumer E., Sokolsky R., Stronski P. *Russia in the Arctic: A Critical Examination*. Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 2021, 23 p.
18. Gudev P.A. New Risks and Opportunities for Interstate Cooperation in the Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 36, pp. 57–83. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.36.57
19. Grinyaev S.N., Zhuravel V.P. Integrated Security Issues in the Basic Principles of Russian Federation State Policy in the Arctic to 2035: Experience and Prospects for Implementation. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 52–74. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.52
20. Lehman J.H. Former Secretary of the US Navy Assesses US Strategy — Past and Present. *Orbis*, 2021, pp. 673–676. DOI: 10.1016/j.orbis.2021.08.009
21. Rumer Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA. *Arctic Review on Law and Politics*, 2020, vol. 11, pp. 22–46.
22. Armstrong T.E. The Soviet Northern Sea Route. *The Geographical Journal*, 1955, vol. 121, iss. 2, pp. 136–146.
23. Gunnarsson B., Moe A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges. *Arctic Review on Law and Politics*, 2021, vol. 12, pp. 4–30.
24. Wang D., Li D., Gong Y., Wang R., Wang J., Huang X. Development Situation and Future Demand for Ports Along the Northern Sea Route. *Research in Transportation Business and Management*, 2019, no. 33, pp. 1–12, DOI: 10.1016/j.rtbm.2020.100465
25. Tseng P-H., Cullinane K. Key Criteria Influencing the Choice of Arctic Shipping: a Fuzzy Analytical Hierarchy Process Model. *Maritime Policy and Management*, 2020, iss. 45:4, pp. 422–438.
26. Moe A. A New Russian Policy for the Northern Sea Route? State Interests, Key Stakeholders and Economic Opportunities in Changing Times. *The Polar Journal*, 2020, 10:2, pp. 209–227, DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799611
27. Shaparov A.E., Sokolova F.K., Magomedov A.K., Bhagwat J. Population Migration in the Supporting Regions of the Russian Arctic to Improve International Competitiveness of the Northern Sea Route. *Polar Record*, 2022, 58(e4): pp. 1–14. DOI: [https://doi.org/ 10.1017/S003224742100071](https://doi.org/10.1017/S003224742100071)
28. Vylegzhanin A., Bunik I., Torkunova E., Kienko E. Navigation in the Northern Sea Route: Interaction of Russian and International Applicable Law. *The Polar Journal*, 2020, 10:2, pp. 285–302. DOI: [https://doi.org/ 10.1080/2154896X20201844404](https://doi.org/10.1080/2154896X20201844404)

Статья поступила в редакцию 18.10.2021; одобрена после рецензирования 21.04.2022;
принята к публикации 25.04.2022.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.