

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

Арктика и Север. 2023. № 51. С. 116–155.

Научная статья

УДК [338.47:32](985)(045)

doi: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.116

Эволюция российской государственной политики развития СМП (2018–2022 гг.): влияние геополитических и геоэкономических факторов

Бхагват Джавахар Вишну [✉], PhD, доцент
Халтуринская Валерия Андреевна, студент

^{1,2} Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, наб. Северной Двины, 17, Архангельск, 163002, Россия

¹ jawahar.bhagwat@gmail.com [✉], ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6479-416X>

² khalturinskaya.v@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7561-1071>

Аннотация. С 2018 по 2022 гг. Россия опубликовала ряд документов, свидетельствующих о её желании превратить Северный морской путь (СМП) в конкурентоспособный на глобальном уровне международный судоходный маршрут в связи с осознанием его значимости для социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации. В этой статье рассматривается эволюция российской политики посредством анализа нормативных документов в сочетании с эмпирическим анализом судоходства по СМП за период 2018–2022 гг., а также на фоне влияния западных санкций. Цель статьи — изучить жизнеспособность нового инфраструктурного плана России для СМП, опубликованного в августе 2022 г. Анализ политики России в отношении СМП, проведённый в статье, предполагает, что России необходимо пересмотреть свою политику в связи с введёнными западными санкциями. Это повлекло бы за собой новое внимание к оживлению судостроительной промышленности. Цели, поставленные ранее, а затем и в 2022 г. для перевозки грузов по СМП, должны быть пересмотрены с учётом текущих реалий. Практическая значимость статьи заключается в её использовании политиками, занимающимися развитием СМП, и исследователями арктического судоходства.

Ключевые слова: транспортная политика, Северный морской путь, Россия, Арктическое судоходство, инфраструктура, санкции

Evolution of Russian State Policy for Development of the NSR (2018–2022): Influence of Geopolitical and Geoeconomic Factors

Jawahar V. Bhagwat ^{1✉}, PhD (Hist.), Associate Professor
Valeriia A. Khalturinskaya ², Student

^{1,2} Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

¹ jawahar.bhagwat@gmail.com [✉], ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8100-9976>

² khalturinskaya.v@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7561-1071>

* © Бхагват Д., Халтуринская В.А., 2023

Для цитирования: Бхагват Д.В., Халтуринская В.А. Эволюция российской государственной политики развития СМП (2018–2022 гг.): влияние геополитических и геоэкономических факторов // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 116–155. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.116

For citation: Bhagwat J., Khalturinskaya V.A. Evolution of Russian State Policy for Development of the NSR (2018–2022): Influence of Geopolitical and Geoeconomic Factors. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2023, no. 51, pp. 116–155. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.116

Abstract. Russia published a series of documents from 2018 to 2022 indicating its desire to transform the Northern Sea Route (NSR) into a globally competitive international shipping route due to its awareness of the importance of the NSR for the socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation. This article examines the evolution of Russian policy through a regulatory analysis combined with an empirical analysis of shipping along the NSR over the period 2018–2022, as well as the impact of Western sanctions. The aim of the article is to examine the viability of Russia's new infrastructure plan for the NSR, published in August 2022. The analysis of Russia's policy towards the NSR suggests that Russia needs to review its policy in relation to the imposed Western sanctions. This would entail a new focus on revitalising the shipbuilding industry. The targets set earlier, and then in 2022, for shipping cargo on the NSR should be redefined taking into account current realities. The practical significance of the article is in its use by policymakers engaged in the development of the NSR and researchers of Arctic shipping.

Keywords: *transport policy, Northern Sea Route, Russia, Arctic shipping, infrastructure, sanction*

Введение

Северный морской путь (СМП) приобретает всё большее значение в связи с глобальным потеплением и изменением ледовой обстановки. По разным оценкам, к 2045 г. навигация в арктической зоне будет возможна без ледокольной поддержки [1]. Поэтому государства и компании уделяют всё больше внимания СМП как возможной альтернативе южным судоходным маршрутам, таким как Суэцкий канал.

Однако условия, в которых приходится работать судам во время навигации по СМП, суровые и жёсткие. Необходима ледокольная поддержка, а также создание аварийных станций и команд. Только после этого навигация по СМП станет привлекательной для международных судоходных компаний. Поскольку СМП является российским национальным маршрутом, Россия несёт ответственность и заинтересована в развитии необходимой инфраструктуры, чтобы он мог составить конкуренцию популярным южным маршрутам. Цель статьи состоит в том, чтобы оценить эволюцию государственной политики России в отношении СМП и проанализировать влияние геополитических и геоэкономических факторов. Таким образом, были поставлены следующие задачи:

- проанализировать нормативные документы России, связанные с развитием СМП;
- охарактеризовать эволюцию государственной политики России в отношении развития СМП;
- определить влияние геополитических и геоэкономических факторов на политику России в отношении СМП.

Обзор литературы

Изучением изменений государственной политики России в отношении развития СМП занимаются немногие российские и зарубежные исследователи. А. Мо написал несколько статей, касающихся российской политики в отношении СМП [1, с. 209–227; 2, с. 199–208]. Б. Гуннарссон посвятил две свои работы изучению международного судоходства по СМП и изменениям в государственной политике по совершенствованию арктического судоходства [3, Gunnarsson B., Мое А., с. 4–30; 4, с. 1–8]. Российские авторы подробно проанализировали СМП [5, Федоров В.П., с. 1–7]. Некоторые коллективные работы российских авторов внесли свой вклад в дискурс [6, Севастьянов С., Кравчук А., с. 228–250; 7, Травкина Е.В., с. 1–6].

Н.И. Диденко и В.И. Черенков посвятили свои исследования оценке экономических и геополитических факторов [8, с. 1–10]. Е.Г. Катышева в своей работе оценила роль газа в эволюции СМП [9, с. 1–6]. Международное значение СМП было проанализировано Н.С. Липуновым [10, с. 78–83].

Также были проанализированы арктическая морская логистика и проблемы СМП [11, Ильин И., с. 1–309]. Российская перспектива отражена в исследованиях В. Ерохина, А.А. Сергунина и В.Н. Конышева [12, с. 283–303]. Однако ни в одной из статей не проанализированы новый инфраструктурный план (2022 г.), изменения в организации Росатом и влияние санкций ввиду проведения специальной военной операции в Украине на развитие СМП.

Методология и материалы

Исследование в основном охватывает период с 2018 г. по 2022 г. Работа основана на системном, структурно-функциональном и институциональном подходах, которые помогают проанализировать государственную политику и институты. Также используется теория международных отношений неореализма, поскольку в государственных интересах России развивать СМП как национальный маршрут с международными возможностями. Геоэкономический подход также актуален, поскольку российские власти рассматривают СМП как возможный международный маршрут судоходства. Российские документы, в частности, политические и законодательные, составляли большинство источников. Кроме того, в работе рассмотрены выступления российских официальных лиц для анализа мнений и определения дальнейшего пути развития СМП. Эмпирический анализ применялся в отношении разрешений, выдаваемых Администрацией Северного морского пути (АСМП). Эти статистические данные помогли проанализировать влияние российской государственной политики на СМП¹.

Государственная политика России в отношении СМП (2018–2022). Северный морской путь как важный стратегический драйвер России

Северный морской путь (СМП) — основная морская арктическая коммуникация Российской Арктики². На протяжении СМП расположены такие порты, как Сабетта, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси и Певек, которые имеют важное значение для экономического развития России, поскольку способствуют экспорту углеводородов и других полезных ископаемых [13, Вылегжанин А., с. 286]. На рис. 1 представлена карта СМП и прилегающих территорий.

¹ Список разрешений на плавание судов в акватории Севморпути, 05 декабря 2022. URL: <https://nsr.rosatom.ru/rassmotrenie-zayavleniy/razresheniya/> (дата обращения: 01.12.2022); Северный морской путь. Итоги 2020 года, 19 января, 2021. URL: <https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).

² Долгосрочный прогноз ледовой обстановки в акватории Северного морского пути разработал арктический и антарктический НИИ, 26 сентября 2022. URL: <https://poisknews.ru/news/dolgosrochnyj-prognoz-ledovoj-obstanovki-v-akvatorii-severnogo-morskogo-puti-razrabotal-arkticheskij-i-antarkticheskij-nii/> (дата обращения: 01.12.2022).

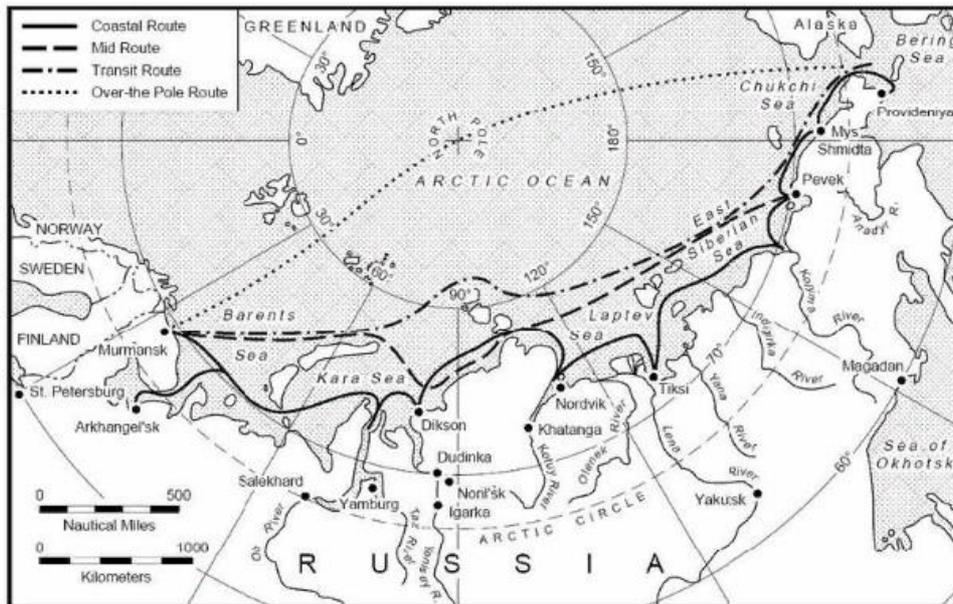


Рис. 1. Карта Северного морского пути и прилегающих территорий³.

О том, что Северный морской путь (далее — СМП) имеет стратегическое значение для России, многие политики и учёные неоднократно заявляли ещё в советское время. В 1990-е гг. российское руководство практически перестало уделять внимание арктической политике, и только с 2000-х гг. СМП стал центральной темой российской политики, рассматриваемой многими как ключевой элемент в попытке России восстановить свой прежний статус великой державы [1, Мое А., с. 209]. Это было обусловлено в основном эксплуатацией ресурсов и отчасти глобальным потеплением, когда ледовая обстановка начала меняться [1, с. 211] и появились перспективы использования СМП.

По мнению исследователей, СМП открывается для судоходства быстрее, чем предполагалось в предыдущих проектах (см. рис. 2). Это относится как к обычным судам (OW), так и к судам полярного класса (PC4 и PC6). Всё это может привести к тому, что по арктическим маршрутам будет перевозиться на 33–60% больше грузов [15, Сао и др., с. 4–8]. С другой стороны, некоторые исследователи утверждают, что это также может привести к тому, что судоходные компании будут использовать Трансполярный маршрут (см. рис. 3), что исключит использование СМП в будущем [16, Lynch A.H., Norchib Ch.H., Li X., с. 2–3]. Это также может поставить под сомнение необходимость огромных расходов на инфраструктуру вдоль СМП, если только она не предназначена исключительно для развития АЗРФ и экспорта природных ресурсов. Однако в краткосрочной перспективе эти исследования могут оказаться неточными, поскольку, например, в 2022 г. сезон судоходства (обычно с середины июня до середины декабря) закрылся на 10 дней раньше, чем ожидалось, из-за образования льда в Восточ-

³ Russia's Shallow Arctic Seas and Straits. Map of the Northern Sea Route, October 23, 2008. URL: https://benmuse.typepad.com/arctic_economics/2008/10/russias-shallow-arctic-seas-and-straits.html (дата обращения: 01.12.2022).

Северный морской путь. Итоги 2020 года, 19 января 2021. URL: <https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).

но-Сибирском море⁴. Так, при попытке «Новатэка» продлить навигацию в 2020–2021 гг., одно из его судов «Николай Евгенов» повредило один из трёх азиподов (двигательную установку) в январе 2021 г.⁵ Аналогичным образом в ноябре-декабре 2021 г. несколько судов застряли во льдах в восточной части СМП⁶.

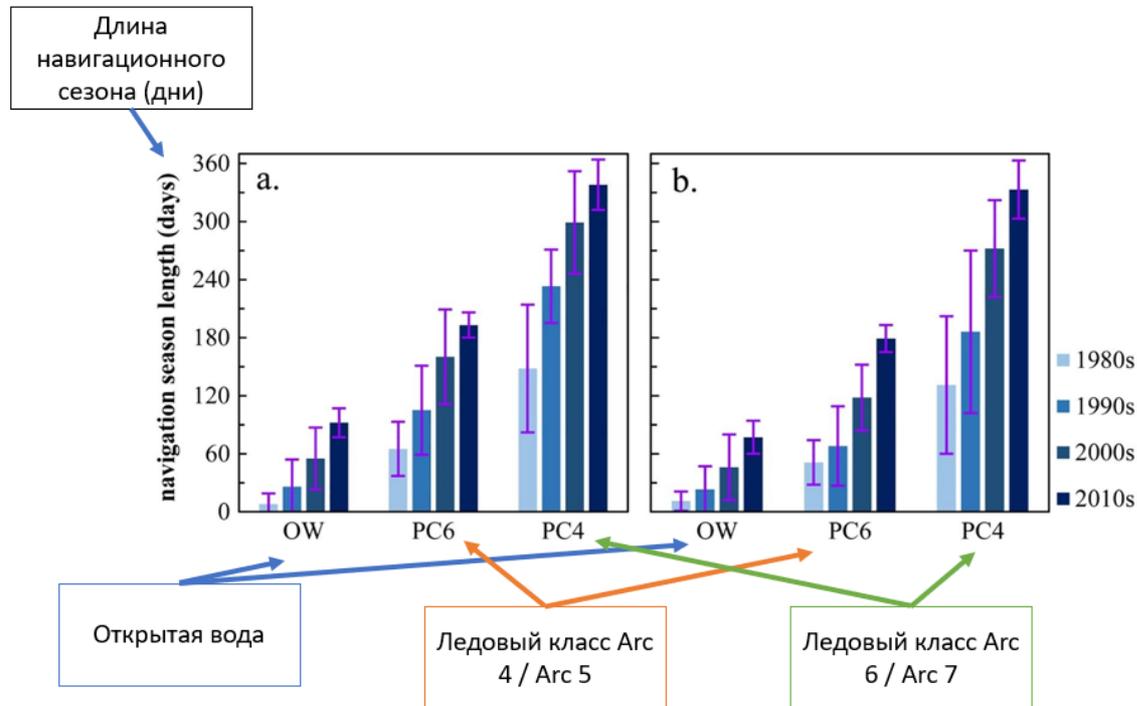


Рис. 2. Трансарктические судоходные маршруты расширяются быстрее, чем в прогнозах [15, Сао и др., с. 4].

⁴ Севморпуть привёл на Запад, 29 ноября 2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5693647> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵ Там же.

⁶ Voytenko M. LNG tanker damaged while transiting the NSR, January 19, 2021. URL: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2021/32337/lng-tanker-damaged-while-transiting-northern-sea-r/> (дата обращения: 01.12.2022).

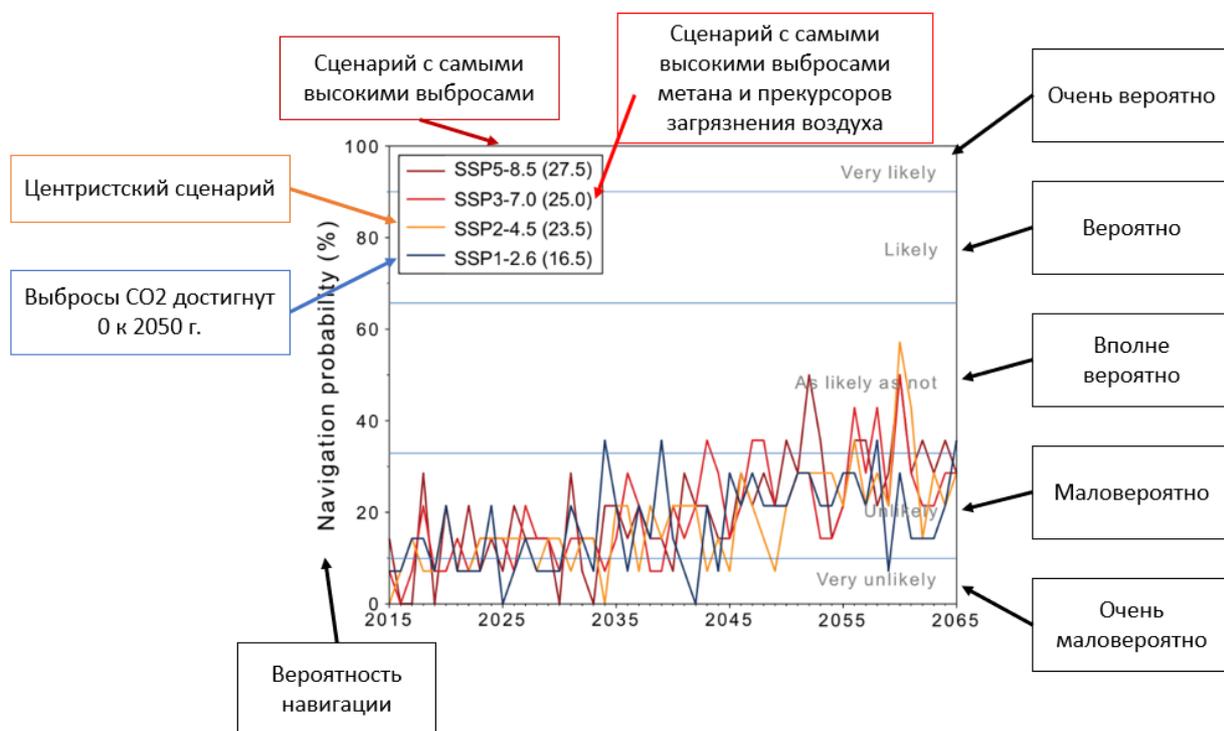


Рис. 3. Прогнозы 14 моделей изменения климата с выделением четырёх сценариев вероятности судоходства в Арктике Coupled Model Intercomparison Project (CMIP) [16, Lynch A.H., Norchib Ch.H., Li X., с. 2].

Некоторые российские политики и исследователи стали делать заявления о том, что СМП может стать альтернативой южным путям, основным из которых является Суэцкий канал. Таким образом, среди преимуществ СМП перед Суэцким каналом можно выделить несколько факторов.

- Важнейшим преимуществом СМП является меньшее расстояние между портами азиатских стран и портами Европы и России. В табл. 1 представлено сопоставление расстояний между ключевыми портами и сравнительная карта маршрутов. Таким образом, для перехода из Европы в Китай при использовании Северного морского пути в среднем требуется 25 суток и 625 т топлива, а по маршруту Суэцкого канала — 35 суток и 875 т [5, Федоров В.П., с. 4].

Таблица 1

Сравнительная таблица расстояний между ключевыми морскими портами [8, Диденко Н.И., Черенков В.И., с. 2]

Маршруты через:	Из Гамбурга в:			
	Ванкувер	Йокогама	Гонконг	Сингапур
Северный морской путь (СМП)	6.635	6.920	8.370	9.730
Северо-Западный проход	н/д	11.507	н/д	н/д
Северо-Западный проход / СМП	н/д	1.00	н/д	н/д
Суэцкий канал	15.377	11.073	9.360	8.377
Суэцкий канал / СМП	2.32	1.60	1.12	0.86
Мыс Доброй Надежды	18.846	14.542	13.109	11.846
Мыс Доброй	2.84	2.10	1.57	1.22

Надежды / СМП				
Панамский канал	8.741	12.420	12.920	15.208
Панамский канал / СМП	1.32	1.80	1.55	1.56

- Цена перевозки морскими транспортными путями напрямую зависит от стоимости топлива. Таким образом, транспортные расходы будут расти с ростом цен на топливо в пользу СМП, где расходуется меньше топлива. Кроме того, меньшее потребление топлива окажет положительное влияние на окружающую среду.
- Плата за проход через Суэцкий канал увеличивается. С января 2023 г. плата за транзит судов будет увеличена на 15%, а для сухогрузов и круизных лайнеров — на 10%. Рост цен можно было наблюдать и в 2022 г., когда суточная ставка фрахта для танкеров увеличилась в среднем на 88% по сравнению с 2021 г. Для газозов она увеличилась в среднем на 11%⁷.
- Маршрут относительно свободен от движения судов по сравнению с Суэцким каналом, и, следовательно, нет штрафных санкций за время⁸. Авария с контейнеровозом «Эвергрин» в Суэцком канале в 2021 г.⁹ показала, насколько уязвимы мировые логистические цепочки и насколько высока потребность в альтернативных маршрутах.

СМП, несомненно, имеет ряд преимуществ перед Суэцким каналом. Однако другие факторы, такие как политическая неопределённость, погода, надёжность, поисково-спасательные операции и наличие резервного порта, также играют роль в принятии судоходными компаниями решения о выборе конкретного маршрута.

Кроме того, важность СМП отмечают и российские официальные лица. В. Рукша (Росатом) заявил, что СМП может забрать до 15% грузопотока Суэцкого канала. Это будет выгодно азиатским странам — Японии, Южной Корее и Китаю, в основном северным провинциям¹⁰.

Более того, заместитель председателя Правительства Российской Федерации Александр Новак заявил, что СМП является глобальным транспортным коридором, обеспечивающим транзит между Европой и Азией¹¹. А. Новак также выделил ряд преимуществ для российской экономики от освоения СМП. В частности, общий эффект прироста ВВП от реализа-

⁷ Проход по Суэцкому каналу снова вырастет в цене, 20 сентября 2022. URL: https://logirus.ru/news/transport/prokhd_po_suetskomu_kanal_u_snova_vyrastet_v_tsene.html (дата обращения: 01.12.2022).

⁸ Контейнеровоз Ever Given застрял надолго, 26 марта 2021. URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/03/25/863243-konteinerovoz-given> (дата обращения: 01.12.2022).

⁹ Там же.

¹⁰ Севморпуть может "оттянуть" до 15% грузопотока из Суэцкого канала - Росатом, 13 октября 2022. URL: <https://fomag.ru/news-streem/sevmorput-mozhet-ottyanut-do-15-gruzopotoka-iz-suetskogo-kanala-rosatom/> (дата обращения: 01.12.2022).

¹¹ Мурманский порт — арктические ворота Союзного государства России и Белоруссии, 23 сентября 2022. URL: http://vch.ru/event/view.html?alias=murmanskii_port__arkticheskie_vorota_soyuznogo_gosudarstva_rossii_i_belorusii (дата обращения: 01.12.2022).

ции проектов к 2030 г. может составить около 30 трлн рублей, а увеличение налоговых поступлений — более 10 трлн рублей¹².

В 2019 г. президент Владимир Путин заявил, что необходимо сделать СМП безопасным для судоходства и коммерчески выгодным¹³, подтвердив это в 2022 г.¹⁴ По словам полпреда президента Ю. Трутнева, СМП может стать вторым мировым транспортным коридором, забрав часть грузов из Суэцкого канала, поскольку он относительно короче¹⁵.

Более того, российские официальные лица отмечают, что в условиях западных санкций в связи с проведением специальной военной операции в Украине, большая часть российского грузопотока обращена на Восток. Таким образом, значение СМП для экономики России существенно возросло. СМП может стать вторым глобальным транспортным коридором после Суэцкого канала¹⁶. Следовательно, российские власти продолжают вкладывать значительные ресурсы в его развитие.

Однако, рассматривая изменения государственной политики России в отношении развития СМП, можно констатировать, что российское руководство постоянно модифицировало свою политику в отношении значения СМП для страны. Так, в начальный период российское руководство рассматривало СМП как перспективную замену более южным маршрутам, прежде всего Суэцкому каналу.

Либерализация и более рыночный подход в начальный период казались государству предпочтительными для увеличения перевозок по СМП. Таким образом, одной из декларируемых целей политики в отношении СМП было обеспечение равного доступа для заинтересованных судоходных компаний, в том числе иностранных.

В 2018–2019 гг. были приняты важные для развития СМП решения. Самым значимым, безусловно, стал указ¹⁷, в котором президент России Владимир Путин поставил задачу достичь 80 млн т грузооборота по СМП. В декабре 2018 г. были инициированы конкретные мероприятия в соответствии с поставленными в указе задачами¹⁸.

¹² Правительство распорядилось создать главное управление Северного морского пути, 2 августа 2022. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/745709-pravitelstvo-rasporyadilos-sozdat-glavnoe-upravlenie-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 01.12.2022).

¹³ Россия строит плавучие атомные реакторы для освоения месторождений Севера, 12 октября 2022. URL: <https://www.epochtimes.com.ua/ru/poslednie-novosti-mira/rossiya-stroit-plavuchie-atomnye-reaktory-dlya-osvoeniya-mestorozhdeniy-severa-146783> (дата обращения: 01.12.2022).

¹⁴ Путин не увидел нерешаемых проблем по Севморпути, 16 июня 2022. URL: <https://www.interfax.ru/russia/772494> (дата обращения: 01.12.2022).

¹⁵ Орбитальную спутниковую группировку создают для развития Северного морского пути, 21 октября 2022. URL: <https://primamedia.ru/news/1381827/?from=37> (дата обращения: 01.12.2022).

¹⁶ В правительстве рассказали о планах развития Севморпути, October 28, 2022. URL: <https://rossaprimavera.ru/news/14e2cf9c> (дата обращения: 01.12.2022).

¹⁷ Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года. URL: <https://mvd.consultant.ru/documents/1056500?items=1&page=1> (дата обращения: 01.12.2022).

¹⁸ Федеральный закон от 27.12.2018 г. № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/rus183299.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).

Федеральным законом от декабря 2018 г. внесены изменения в руководство СМП. Управление СМП строится по принципу «2 ключей»: Минтранс отвечает за регулирование, а Росатом — за коммерческие и экономические функции. Таким образом, был введён принцип раздельного управления СМП между Министерством транспорта России и государственной компанией «Росатом» [17, Сергунин А.А., с. 82]. В дальнейшем Росатому было поручено стать единственным оператором Северного морского пути, его инфраструктуры и морских портов. Здесь уместно отметить, что Росатом обладает крупнейшим в мире ледокольным флотом [5, Федоров В.П., с. 2].

Министерство транспорта сохранило за собой полномочия издавать правила судоходства (в том числе стандарты безопасности и охраны окружающей среды) и развивать международное сотрудничество, включая исполнение Полярного кодекса. Кроме того, Министерство отвечает за контроль и надзор за перевозками по СМП. Предполагалось, что эта реформа поможет СМП выполнить президентское задание по увеличению годового объёма грузов.

Для решения задачи увеличения грузооборота крайне важно сосредоточиться на АЗРФ, так как там расположены перспективные месторождения углеводородов и других полезных ископаемых. Более того, от СМП зависят и арктические территории России. В 2019 г. на Министерство Дальнего Востока были возложены полномочия по разработке и реализации государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере освоения Арктики в связи с общностью задач, стоящих перед отдалёнными регионами. Эта организация была переименована в Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики Российской Федерации¹⁹.

Государственная комиссия по развитию Арктики, которая занимается исключительно развитием АЗРФ, действует совместно с этим министерством. Введены опорные зоны развития АЗРФ²⁰. Это важный механизм, так как перспективы СМП связаны в основном с береговой инфраструктурой — портами, морскими терминалами, дноуглубительными работами, автомобильными и железными дорогами. Драйверами этих проектов могут стать экономически перспективные месторождения прибрежных и шельфовых территорий Арктики [5, Федоров В.П., с. 4]. Поэтому неудивительно, что в планы развития инфраструктуры СМП входит развитие береговой инфраструктуры.

Основы государственной политики Российской Федерации в отношении Арктики (до 2035 г.)

В документе о государственной политике в отношении Арктики, утверждённом президентом в марте 2020 г., именуемом в дальнейшем «Арктическая политика», излагается

¹⁹ Указ Президента Российской Федерации от 26.02.2019 № 78 «О совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны Российской Федерации». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201902260038> (дата обращения: 01.12.2022).

²⁰ Опорные зоны развития составят основу госпрограммы по Арктике, 7 сентября 2017. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4543491> (дата обращения: 01.12.2022).

видение развития СМП²¹. В этом документе обозначены основные интересы и приоритеты России в Арктике. Угрозы связаны с потенциальными или существующими проблемами в России, а вызовы — с внешними международными факторами. При этом выделены основные задачи для Арктики, в том числе развитие СМП как глобально конкурентоспособной транспортной магистрали.

В частности, помимо необходимости формирования флота, способного решать различные задачи, подчёркивается важность обеспечения безопасности судоходства, создания портовой и коммуникационной инфраструктуры, развития сотрудничества. Подчёркивается важность экологического аспекта. В документе отмечается усиливающееся давление международного сообщества на Россию под предлогом ухудшения состояния окружающей среды, вызванного промышленной деятельностью. Инцидент с утечкой «Норильского никеля»²² стал прецедентом для ещё большего давления на Россию.

Таким образом, можно сделать вывод, что документ 2020 г. продолжает заданный вектор развития, выделяя при этом угрозы, отражающиеся в современных геополитических реалиях. Однако при сравнении документов 2008 и 2020 гг., существенных нововведений не наблюдается²³. Таким образом, отмечается, что в целом Россия продолжает политику развития регионального лидерства в Арктике, пытаясь наладить взаимодействие с другими участниками.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.

В обнародованной в 2020 г. Стратегии²⁴, именуемой в дальнейшем «Арктическая стратегия», определено требование грузооборота по СМП к 2024 г., уточнены виды и количество транспортного и ледокольного флота, обозначена необходимость создания портовой и сопутствующей инфраструктуры, освещены мероприятия, направленные на обеспечение безопасности судоходства на СМП. Стратегия подчёркивает развитие АЗРФ и делает акцент на СМП, аналогично предыдущему документу. В ней также подчёркивается необходимость развития инфраструктуры СМП, в том числе агентства по морским операциям, цифровой платформы, проведения геологоразведки и дноуглубительных работ, развёртывания космической системы, развития коммуникационных технологий для улучшения судоходства по СМП.

²¹ 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://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 01.12.2022).

²² У «дочки» «Норникеля» на Таймыре произошла новая утечка топлива, 17 мая 2021. URL: <https://www.forbes.ru/newsroom/milliardery/429519-u-dochki-nornikelya-na-taymyre-proizoshla-novaya-utechka-topliva> (дата обращения: 01.12.2022).

²³ Klimenko E. Russia's new Arctic policy document signals continuity rather than change, April 6, 2020. URL: <https://www.sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather-change> (дата обращения: 01.12.2022).

²⁴ Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 01.12.2022).

С точки зрения развития СМП и в Арктической политике, и в Арктической стратегии провозглашались схожие цели (развитие инфраструктуры, безопасность судоходства, развитие современных технологий для облегчения судоходства по СМП). Российское руководство сформировало видение будущего СМП, и эти цели были взаимосвязаны во всех нормативных документах этого периода.

Влияние государственной транспортной политики

АСМП начала выдавать всё больше разрешений на плавание после 2012 г., когда правительство России начало формализовать правила, поощряющие судоходство по СМП²⁵. Кроме того, вышеупомянутые изменения в политике оказали положительное влияние на международное судоходство благодаря эффекту геоэкономики, хотя они были в основном направлены на внутренние перевозки. К 2021 г. СМП выдал более 1 200 разрешений на проход по СМП, т. е. количество выданных разрешений почти удвоилось за период с 2013 по 2021 гг. Несмотря на то, что большинство разрешений было выдано российским судам, отмечается растущий интерес со стороны других стран, в том числе азиатского региона. Однако большая часть трафика направлялась в Западную Европу и обратно для содействия реализации проектов СПГ [4, Gunnarsson B., с. 1–8; 14, Gavrilo V., с. 2]. На рис. 4 представлена статистика международных перевозок по СМП за период 2013–2022 гг.

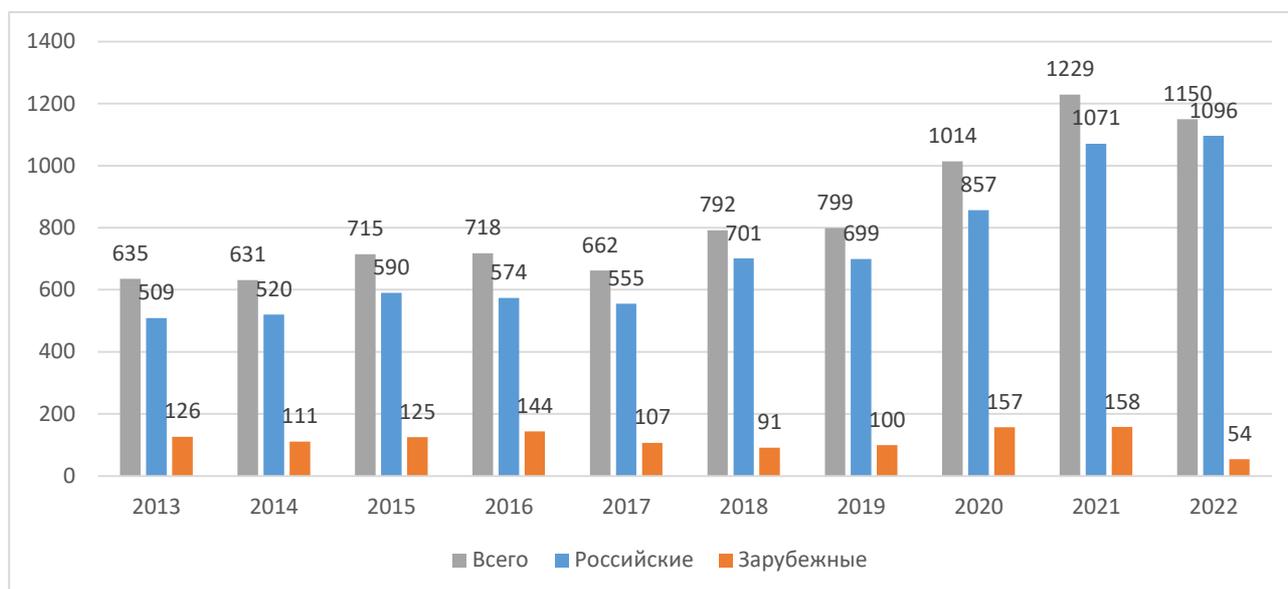


Рис. 4. Российские и иностранные суда на СМП в 2013–2022: количество разрешений²⁶.

²⁵ 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/#:~:text=Северного%20морского%20пути%22,Федеральный%20закон%20от%2028%20июля%202012%20г.,в%20акватории%20Северного%20морского%20пути%22> (дата обращения: 01.12.2022).

²⁶ Список разрешений на плавание судов в акватории Севморпути, 2022. URL: <https://nsr.rosatom.ru/rassmotrenie-zayavleniy/razresheniya/> (дата обращения: 01.12.2022). Примечание: Информация за 2022 и предыдущие годы не может быть получена на указанном сайте.

Изменения в государственной транспортной политике — 2022 г.

В 2022 г. были внесены дополнительные изменения в правила 2018 г. Главсевморпуть был расформирован в 1964 г. и воссоздан в составе «Росатома». Теперь движение судна можно ограничить, если прогноз ледовой обстановки отличается от допустимого для ледового класса судна. Ранее решение о продолжении движения по маршруту принимали владелец и капитан судна²⁷. Таким образом, ожидается, что это повысит безопасность судоходства по СМП и позволит избежать аварийных и чрезвычайных ситуаций, как это было в конце 2021 г.

Причиной таких изменений стали события ноября-декабря 2021 г., когда 24 судна были зажаты льдами в восточной части СМП. В этот период наблюдался необычно высокий трафик, а также сложная ледовая обстановка. В то время для проводки был доступен только ледокол «Вайгач», что означает, что некоторые суда застряли во льдах на несколько недель, прежде чем им была оказана ледокольная поддержка²⁸.

Главное управление Северного морского пути, или Главсевморпуть, было создано в июне 2022 г. Эта организация начала работу 1 августа 2022 г. в составе «Росатома»²⁹. В его обязанности входит осуществление организации ледокольного обеспечения и проводки судов по СМП, разработка маршрутов плавания судов и размещение судов ледокольного флота на акватории с учётом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки, а также выдача, приостановление, возобновление и прекращение действия разрешений на судоходство по СМП. Помимо этого, список обязанностей включает в себя внесение изменений в существующие разрешения.

Соответственно, изменился механизм выдачи разрешений для навигации по СМП. Теперь, помимо выдачи разрешений, предполагается, что их действие может быть приостановлено, возобновлено, изменено и аннулировано. Эти нововведения призваны обеспечить повышение безопасности на маршруте с учётом накопленного опыта³⁰.

На рис. 5 представлена сравнительная таблица распределения обязанностей в сфере управления СМП.

²⁷ ГлавСевморпуть будет управлять судоходством на этом направлении, 22 июля 2022. URL: <https://www.kamgov.ru/news/glavsevmorput-budet-upravlat-sudohodstvom-na-etom-napravlenii-53500> (дата обращения: 01.12.2022).

²⁸ Sanctions have no impact on Rosatom's plans for Northern Sea Route — head, June 18, 2022. URL: <https://tass.com/russia/1468017> (дата обращения: 01.12.2022).

²⁹ Путин подписал закон о передаче "Росатому" полномочий по организации судоходства на СМП, 28 июня 2022. URL: <https://www.interfax.ru/russia/849200> (дата обращения: 01.12.2022).

³⁰ В Росатоме создано Главное управление Северного морского пути. URL: <https://rosatom-energy.ru/media/rosatom-news/v-rosatome-sozdano-glavnoe-upravlenie-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 01.12.2022).



Рис. 5. Разграничение обязанностей в области управления СМП³¹.

Сравнительный анализ планов развития инфраструктуры СМП на 2019 и 2022 гг.

Первый план развития инфраструктуры СМП, далее именуемый «План», разработанный Росатомом, был обнародован Правительством России в декабре 2019 г.³², а обновлённая версия Плана опубликована 1 августа 2022 г.³³. Поэтому необходимо провести сравнительный анализ этих двух версий.

Обновлённая версия содержит 152 мероприятия по сравнению с 84 мероприятиями в предыдущем Плате. Планируемый объём финансирования — 1,8 трлн рублей. Правительство и Росатом рассчитывают, что к 2035 г. частные инвесторы вложат около 15,6 трлн рублей в реализацию инвестиционных проектов, формирующих грузовую базу СМП, что обеспечит прирост валового продукта на 28,5 трлн рублей, а налоговых поступлений на всех уровнях бюджетной системы Российской Федерации — 16,3 трлн руб.³⁴ Хотя правительство ещё больше расширило льготы для отечественных инвесторов³⁵, ожидать такого соотношения (1:11) инвестиций между государственными и частными компаниями в период экономи-

³¹ В Росатоме создано Главное управление Северного морского пути. URL: <https://rosatom-energy.ru/media/rosatom-news/v-rosatome-sozdano-glavnoe-upravlenie-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 01.12.2022).

³² Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. N 3120-р «Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.», 30 декабря 2019. URL: <http://government.ru/docs/38714/> (дата обращения: 01.12.2022).

³³ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 01.08.2022 № 2115-р «Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.». URL: <http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbVceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).

³⁴ Правительство распорядилось создать главное управление Северного морского пути, 2 августа 2022. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/745709-pravitelstvo-rasporyadilos-sozdat-glavnoe-upravlenie-severnogo-morskogo-puti/> (дата обращения: 01.12.2022).

³⁵ Кабмин расширил доступ к льготным кредитам для инвесторов на Дальнем Востоке и в Арктике, 7 июля 2022. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/kabmin_rasshiril_dostup_k_lgotnym_kreditam_dlya_investorov_na_dalнем_vostoke_i_v_arktike/ (дата обращения: 01.03.2023).

ческого спада и политической неопределённости представляется нереальным. Дж. М. Кейнс в своей статье, написанной в 1932 г. во времена «Великой депрессии», утверждал, что государство должно быть главным инициатором восстановления экономики³⁶.

На Восточном экономическом форуме в сентябре 2022 г. было принято решение о создании Совета участников судоходства по СМП. Этот орган будет отвечать за мониторинг реализации Плана 2022 г. Одной из ключевых задач Совета является обеспечение круглогодичной эксплуатации СМП³⁷.

Версия 2022 г. продолжает направления развития, заданные предыдущим Планом: грузовая база, транспортная инфраструктура, судостроение, безопасность мореплавания и управления, развитие судоходства. Однако, в отличие от предыдущего Плана, в документе сделан дополнительный акцент на создании единой цифровой информационной базы СМП, что, как ожидается, также будет способствовать расширению международного сотрудничества. В табл. 2 приведены ключевые особенности двух Планов.

Таблица 2

Сравнение инфраструктурных планов развития СМП (2019–2022 гг.)

Раздел	2022	Раздел	2019
1	Грузовая база	---	---
2	Транспортная инфраструктура	1	Развитие инфраструктуры морских портов и терминалов
		6	Развитие авиационной и железнодорожной инфраструктуры для обеспечения грузоперевозок по СМП
3	Грузовой и ледокольный флот	4	Развитие ледокольного флота
		10	Развитие отечественного судостроения для целей арктического судоходства
4	Безопасность судоходства по СМП	2	Развитие спасательно-вспомогательного флота
		3	Развитие навигационно-гидрографического обеспечения судоходства по СМП
		7	Обеспечение безопасности судоходства и связи по СМП
5	Управление судоходством и развитие судоходства на СМП	5	Стимулирование развития грузоперевозок и международного транзитного судоходства в акватории СМП, в том числе строительство морских логистических хабов
		8	Развитие энергетических мощностей, обеспечивающих функционирование инфраструктуры Северного морского пути и прибрежных территорий
		11	Обеспечение экологической безопасности вдоль СМП

³⁶ Keynes J.M. The World's Economic Outlook, 2022. URL: <https://www.theatlantic.com/magazine/archive/1932/05/the-worlds-economic-outlook/307879/> (дата обращения: 01.12.2022).

³⁷ Северный морской путь получит 80 новых ледоколов до 2035 года, 7 сентября 2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/severnuy-morskoj-put-poluchit-80-novykh-ledokolov-do-2035-goda/> (дата обращения: 01.12.2022).

В целом они демонстрируют, что в соответствии с задачами, отражёнными в Плане, развитие СМП соответствует принципам модернизации, внедрения новых (в том числе предоставляемых Роскосмосом) технологий взаимодействия с добывающими и заинтересованными компаниями, российскими и зарубежными участниками транспортного рынка. Предполагается, что СМП станет двигателем социально-экономического роста АЗРФ и России.

Основной целью обоих Планов является увеличение грузооборота по СМП, обеспечение круглогодичной навигации, развитие береговой и портовой инфраструктуры, развитие нескольких ключевых портов (Сабетта, Тикси, Диксон и др.). Тем не менее, План на 2022 г. является необходимым обновлением, поскольку несколько проектов уже продвинулись или завершили стадии, предусмотренные в Плане на 2019 г. План включает некоторые новые цели и переформулированные задачи (см. табл. 2). Кроме того, он в значительной степени включает в себя подготовку перечня критически важного оборудования для импортозамещения и размещение заказов на такую продукцию.

Перед федеральными и региональными властями поставлена задача по совершенствованию навигационно-гидрографического обеспечения и безопасности судоходства по СМП. Это включает в себя развитие и внедрение метеорологических, гидрографических и ледовых прогнозов. Этого можно достичь за счёт развития радиосвязи и использования беспилотных летательных аппаратов для спасательных работ, мониторинга и ледовой разведки. Ведутся работы по созданию единой системы связи для оповещения и предотвращения чрезвычайных ситуаций в акватории СМП. В ключевых портах продолжают формироваться морские спасательные центры. Аналогичным образом расширяются формирования при МЧС с целью проведения аварийно-спасательных мероприятий при возникновении чрезвычайных ситуаций [5, Федоров В.П., с. 2–3].

Однако в плане есть несколько недостатков, которые можно объяснить текущими геополитическими реалиями и сложностью выделения финансирования на данный момент. Начальник Северо-Западного филиала Международной академии транспорта Ю. Чижков отметил, что план 2022 г. на самом деле не является планом, так как не имеет достаточного финансирования, которое предполагается обеспечить из внебюджетных источников. По мнению профессора МГУ А. Пилясова, хотя План указывает на направленность действий правительства, среди его недостатков можно отметить сохранение ориентации на европейский рынок, лоббизм (некоторые проекты имеют больший приоритет, чем другие в отношении бюджетной поддержки) и явно недостаточное финансирование дноуглубительных работ и речного флота, а также отсутствие детальных планов по импортозамещению или поддержке малого и среднего бизнеса³⁸. Автор согласен с анализом экспертов, но отмечает, что определение приоритетов в Плане неизбежно ввиду бюджетных ограничений. Кроме того,

³⁸ СМП: море планов. URL: <http://www.sozvezdye.org/sozvezdyereview/digital/7/index.html#p=24> (дата обращения: 27.01.2023).

как представляется, план не подвергался пересмотру с точки зрения серьёзного анализа затрат и выгод после введения более серьёзных западных санкций, включая ограничение цен на нефть и газ, а также горнодобывающую промышленность, что будет подробно обсуждаться позже.

Не исключено, что вопросы финансирования могут быть скорректированы в ходе реализации Плана. Например, в конце сентября 2022 г. была обнародована пояснительная записка к проекту закона о федеральном бюджете России на 2023 г. и плановый период 2024–2025 гг.³⁹ Согласно этому закону в 2023 г. Россия планирует увеличить субсидии российским судостроителям на 7,46 млрд рублей в рамках программы «Развитие судостроения и оборудования для освоения шельфовых месторождений». Таким образом, объём финансирования может вырасти с 17,343 млрд рублей до 24,804 млрд рублей⁴⁰.

Изменение параметров финансирования по сравнению с плановыми показателями обусловлено увеличением бюджетных ассигнований на разработку и производство судового оборудования в 2023 г. на 15 млрд рублей и на 1 млрд рублей в 2024 г. Кроме того, в 2025 г. планируется увеличить бюджетные ассигнования за счёт направления 5 млрд рублей в качестве взноса в уставный капитал Государственной транспортной лизинговой компании для лизинга и финансирования строительства 10 судов⁴¹.

Также планируется увеличить финансирование проекта СМП на 11,482 млрд рублей и на 21,992 млрд рублей в 2024 и 2025 гг.⁴² Увеличение расходов связано, в том числе, со строительством атомного ледокола «Лидер», многофункционального судна атомно-технологического обслуживания, а также шестого и седьмого атомных ледоколов (в российской терминологии они обозначаются пятым и шестым в серии, так как не учитывают головное судно) проекта 22220⁴³. Так, в рамках проекта СМП правительство выделило 24,798 млн рублей (2023–2029 гг.) на строительство головного многофункционального судна атомно-технологического обслуживания⁴⁴, а также 56,612 млн рублей (2023–2028 гг.) и 61,344 млн рублей (2023–2030 гг.) на строительство соответственно 5-го и 6-го атомных ледоколов серии проекта 22220 (общая сумма 117,956 млн рублей (2023–2030 гг.)). Однако следует отметить, что в обоих этих проектах из федерального бюджета будет выделено только 50% средств, и

³⁹ Законопроект № 201614-8 «О федеральном бюджете на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/201614-8> (дата обращения: 01.12.2022).

⁴⁰ Программу развития судостроения в 2023 г. планируется увеличить на 7,5 млрд руб., 23 сентября 2022. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/98232/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁴¹ Там же.

⁴² Там же.

⁴³ Правительство одобрило бюджетные инвестиции в строительство двух атомных ледоколов и судна технического обслуживания, 3 января 2023. URL: <http://government.ru/news/47487/> (дата обращения: 03.01.2023).

⁴⁴ Распоряжение Правительства РФ от 29 декабря 2022 года № 4321-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/aSVD0mz5AHMLzApsGy7guP1RyPEX89gS.pdf> (дата обращения: 02.01.2023).

предполагается, что оставшаяся часть будет предоставлена Росатомом, поскольку ничего другого в распоряжении не указано ⁴⁵.

Таким образом, можно сделать вывод, что План развития инфраструктуры СМП до 2022 г. в определённой степени учитывает различные изменения и разработки, связанные с финансированием и трудностями из-за введённых против России санкций. Он также демонстрирует определённую гибкость в подходе российских властей к развитию СМП с учётом современных геоэкономических реалий. Так, правительство России объявило о приостановке проекта Северного широтного хода ⁴⁶, хотя решение о начале реализации проекта было принято только в апреле 2022 г. Тем не менее, этот проект включён в план развития инфраструктуры СМП на 2022 г. Поэтому можно утверждать, что План 2022 г. является руководством для развития СМП. Однако в связи с текущей геополитической и экономической ситуацией возможны изменения и прогресс в реализации некоторых проектов.

В Плате кратко упоминается международное сотрудничество (статьи 5.3.1 и 5.3.2). Сюда входят приоритетные направления сотрудничества с зарубежными странами и бизнесом в целях повышения грузооборота и реализации мер по улучшению имиджа СМП как экономически конкурентоспособного и экологически устойчивого транспортного маршрута. Если сравнивать с Планом 2019 г., где это было частью задачи по увеличению грузооборота, то сейчас это представлено как отдельная задача. Однако учёт требований международного судоходства и превращение его в конкурентоспособный на международном уровне транспортный коридор, присутствовавшие в Плате 2019 г., в новом Плате не фигурируют; таким образом, текущая ситуация принимается во внимание.

В Стратегии сформулирована необходимость создания системы государственной поддержки отдалённых регионов АЗРФ ⁴⁷. Заложенный в План «северный завоз» должен осуществляться за счёт внутренних перевозок по СМП. Правительство рассчитывает, что «северный завоз» сможет стать ещё одним драйвером роста СМП. В частности, в настоящее время разрабатывается проект федерального закона о северном завозе, который должен быть рассмотрен в начале 2023 г. ⁴⁸

Таким образом, можно однозначно утверждать, что План развития инфраструктуры СМП на 2022 г. является логическим продолжением Плана 2019 г. В обновлённую версию добавлены новые задачи, намечен путь развития существующих проектов, введены новые приоритеты, учитывающие текущую геополитическую ситуацию. Эти обязанности подкреп-

⁴⁵ Распоряжение Правительства РФ от 29 декабря 2022 года № 4322-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/OqVBX3SArwnzxfOEcWFeQPgkK82IVTy.pdf> (дата обращения: 02.01.2023).

⁴⁶ Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности, 22 ноября 2022. URL: <https://www.nakanune.ru/articles/119887/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁴⁷ Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 01.12.2022).

⁴⁸ В Якутии обсудили пути совершенствования доставки грузов, 23 сентября 2022. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/v_yakutii_obsudili_puti_sovershenstvovaniya_dostavki_gruzov.html (дата обращения: 01.12.2022).

лены конкретными шагами по развитию транспортно-спасательной инфраструктуры, гидрографического и навигационного обеспечения.

Влияние геополитических и геоэкономических факторов на государственную политику России в отношении СМП: геополитические факторы

Некоторые страны, в первую очередь США, не разделяют мнение России о том, что СМП исторически является российской национальной транспортной магистралью, для использования которой необходимо получить разрешение и соблюдать нормы российского законодательства, что весьма схоже с канадским законодательством о Северо-Западном проходе. Российское руководство стремилось сохранить баланс между продвижением СМП как международной судоходной магистрали с привлечением более широкого круга участников для развития грузооборота и сохранением суверенитета над СМП.

До недавнего времени Россия пыталась привлечь международных участников к СМП, хотя можно утверждать, что она была не такой активной, как китайская инициатива «Один пояс — один путь». Однако в связи с геополитическими изменениями, последовавшими после февраля 2022 г., ситуация изменилась, и Россия вынуждена принимать более протекционистские меры в соответствии с внутривнутриполитической позицией для сохранения жёсткого контроля над СМП.

Эта тенденция проявилась после Крымского кризиса 2014 г., когда руководство России начало вводить ряд мер, направленных на ограничение использования иностранного грузооборота на СМП. Например, 1 февраля 2018 г. вступил в силу закон, введивший некоторые ограничения для иностранных судов при использовании СМП, включая каботаж и транспортировку нефти и газа⁴⁹. Однако можно отметить, что они аналогичны американским правилам по данному вопросу⁵⁰, о чём не упоминают зарубежные исследователи. Несмотря на введение ограничений, этот закон допускал исключения для некоторых компаний с ранее существовавшими обязательствами. Также закон упростил процедуру перерегистрации под российский флаг.

Дальнейшие изменения последовали в начале 2018 г. В поправках указывалось, что транспортировка углеводородов по СМП должна осуществляться судами российского производства [1, Мое А., с. 213]. Другие категории судов также должны быть произведены в России. Реформа была призвана укрепить и улучшить позиции российских судостроителей. Изменения вступили в силу с 1 января 2019 г.

В августе 2019 г. было уточнено, что необходимость использования российских судов не распространяется на те суда, которые использовались до вступления закона в силу. Однако это ограничение сохранилось для всех судов, которые будут осуществлять навигацию по

⁴⁹ Федеральный закон от 27.12.2018 № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/rus183299.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵⁰ Cargo Preference FAQs. 2020, October 7, 2022. URL: <https://www.maritime.dot.gov/ports/cargo-preference/frequently-asked-questions-faqs-cargo-preference> (дата обращения: 01.12.2022).

СМП после вступления закона в силу. Отчасти это изменение было вызвано тем, что могли возникнуть проблемы с выполнением российскими компаниями обязательств по международным соглашениям [1, Мое А., с. 216–217].

Тем не менее, введение этих протекционистских мер имело ряд негативных последствий. Например, принятие этого закона резко обострило проблему с ледокольным флотом России. Одна из крупнейших российских компаний «Новатэк» заявила, что в ближайшие несколько лет для продолжения успешной транспортировки природного газа с проекта «Ямал-СПГ» потребуется новая серия СПГ-танкеров класса Arc-7 (способных преодолевать лёд толщиной 1,5 метра со скоростью 8–10 узлов) для своего следующего проекта «Арктик СПГ-2». Однако танкеры СПГ в России никогда не строились [2, Мое А., с. 216]. Таким образом, перед Россией встал вопрос о создании ледокольного и грузового флота за счёт собственных национальных мощностей.

Большинство заказов на новые суда были размещены на верфи «Звезда» в Большом Камне на Дальнем Востоке. Однако частные компании, такие как «Новатэк», оговаривали, что стоимость ледоколов должна быть равна стоимости таких же ледоколов, произведённых на корейских верфях, — около 315 млн долларов за ледокол. На верфи «Звезда» прогнозировали, что затраты будут в несколько раз выше (примерно в два раза — почти 700 млн долларов). Поэтому «Новатэк» рассчитывал на субсидии для покрытия разницы в затратах⁵¹.

В связи с этим российское руководство ввело меры государственной поддержки, направленные на стимулирование собственного производства судов для обновления и развития национального арктического флота. Однако геополитические изменения и введённые против России санкции могут помешать планам по строительству ледоколов. Например, во время строительства одного из ледоколов проекта 22220, а именно — «Якутия», возникли проблемы с поставкой паротурбинных установок. К сожалению, российские производители не смогли поставить необходимые детали. Поэтому вполне вероятно, что сроки сдачи ледокола будут сдвинуты⁵², несмотря на заявления Росатома⁵³.

Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» было обнародовано 18 сентября 2020 г. Им был введён ограничительный режим для судов, заходящих в акваторию СМП (т. е. судам необходимо заранее получить разрешение на использование СМП), аналогично Канаде. Конечно, это вызвало негативную реакцию со стороны ряда стран, в первую очередь США, поскольку мнения по данному аспекту расходятся. Несколько стран мира, включая Китай и Индию, придерживаются правового режима, при котором военные корабли и государственные

⁵¹ Российский газовоз нагрузили ценой, 12 февраля 2019. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3881485> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵² Севморпуть может «оттянуть» до 15% грузопотока из Суэцкого канала - Росатом, 13 октября 2022. URL: <https://fomag.ru/news-streem/sevmorput-mozhet-ottyanut-do-15-gruzopotoka-iz-suetskogo-kanala-rosatom/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵³ Sanctions have no impact on Rosatom's plans for Northern Sea Route — head. June 18, 2022. URL: <https://tass.com/russia/1468017> (дата обращения: 01.12.2022).

суда обязаны запрашивать разрешение на проход через территориальные воды, несмотря на положение статьи 236 ЮНКЛОС. Тем не менее, данное Постановление также можно считать продолжением политики России по обеспечению национальной безопасности. Таким образом, российское руководство в определённой степени вводит протекционистские меры для защиты СМП как национального маршрута и развития собственных судостроительных мощностей.

В последней Морской доктрине Российской Федерации (2022 г.) подчёркивается, что Арктика и СМП являются жизненно важными морскими пространствами, связанными с безопасностью Российской Федерации⁵⁴. Несмотря на все вышеупомянутые законодательные меры, оставался нерешённым вопрос о праве прохода по внутренним водам СМП иностранных военных кораблей и государственных судов⁵⁵. Поэтому в декабре 2022 г. президент подписал закон, ограничивающий проход иностранных судов по Северному морскому пути. Согласно этому закону, иностранные военные корабли и другие государственные суда могут заходить во внутренние морские воды акватории СМП без возможности захода в порт или военно-морскую базу только по разрешению, запрошенному по дипломатическим каналам не позднее, чем за 90 дней до предполагаемого захода⁵⁶. Законопроект включает положение, позволяющее немедленно приостанавливать проход иностранных судов путём передачи навигационных предупреждений.

Подводя итог, можно сказать, что геополитические изменения вынуждают Россию прибегать к протекционистским мерам в отношении СМП для сохранения полного суверенитета над ним. Западные санкции, введённые против России, приведут к вынужденной реструктуризации судостроительных заводов, чтобы компенсировать недостатки судов, законтрактованных с иностранными верфями.

В силу этих факторов Россия испытывает трудности с расширением ледокольного флота, а привлечение иностранных инвесторов и судоходных компаний на СМП становится всё более затруднительным. Однако меры господдержки призваны сгладить эти проблемы. Таким образом, можно ожидать, что в среднесрочной перспективе указанные недостатки будут преодолены при условии наличия финансирования. Тогда Россия достигнет плановых показателей состояния ледокольного флота и грузооборота на СМП.

Влияние санкций на СМП и связанные с ним проекты

Президент Владимир Путин отметил, что, несмотря на попытки внешнего давления, общий грузооборот морских портов России за семь месяцев текущего года практически не

⁵⁴ Указ Президента Российской Федерации от 31.07.2022 № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DLORicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf> (дата обращения: 01.03.2023).

⁵⁵ Федеральный закон от 05.12.2022 N 510-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/48595> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵⁶ Там же.

изменился, оставаясь на уровне прошлого года. Так, по словам Президента, «суммарный грузооборот морских портов России за семь месяцев текущего года практически не уменьшился, остался на том же уровне, что и годом ранее — это около 482 млн т грузов. В прошлом году этот показатель составлял 483 млн т — почти столько же»⁵⁷.

Эту тенденцию отметил и генеральный директор Росатома А. Лихачев. Однако, по его словам, западные санкции против России не повлияли на планы госкомпании по развитию СМП⁵⁸. Тем не менее, следует отметить, что ряд инфраструктурных проектов СМП, особенно в области добычи ресурсов и строительства флота, осуществлялся совместно с зарубежными компаниями. Поэтому выход одного из инвесторов или технологических партнеров может серьезно повлиять на процесс реализации проекта.

Так, «Новатэк» объявил о задержке реализации проекта «Арктик СПГ-2» по производству сжиженного природного газа (СПГ) в Арктике как минимум до конца 2023 г. Компания должна была завершить первую очередь (6,6 млн т СПГ) летом 2022 г. и начать производство СПГ в начале 2023 г.⁵⁹ После введения санкций из проекта вышло большинство иностранных компаний: французская Total, немецкие Linde и Siemens, японская Mitsui. Эта ситуация, вероятно, коснется и 2-й и 3-й очереди проекта, проектная мощность которого составляет 19,8 млн т.

В качестве выхода из сложившейся ситуации «Новатэк» пытается найти замену этим инвесторам среди российских компаний. Так, на смену французской компании Technip пришла российская Нипигаз. Чтобы компенсировать потерю инвесторов, консорциум российских банков предоставит дополнительное финансирование и гарантии по кредитам почти на 10 млрд евро. Кроме того, проект «Арктик СПГ-2» получил дополнительное финансирование от азиатских инвесторов: китайские банки предоставили 2,5 млрд евро, а японский банк предоставил 2,5 млрд евро⁶⁰.

Южнокорейская компания Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering аннулировала заказ на строительство СПГ-танкеров ледового класса для перевозки СПГ. До введения санкций южнокорейская компания должна была построить 35 судов СПГ для российских компаний и партнеров проектов «Арктик СПГ»⁶¹. Эти данные отражены в табл. 3. Точный статус балансовых заказов не был публично подтвержден DSME.

⁵⁷ Внешнее давление не повлияло на общий грузооборот российских портов, 7 сентября 2022. URL: <https://seanews.ru/2022/09/07/vneshnee-davlenie-ne-povlijalo-na-obshhij-gruzooborot-rossijskih-portov/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵⁸ Глава Минвостокразвития Чекунков: Все компании подтвердили объем грузопотоков по Севморпути до 2035 года, 29 сентября 2022. URL: <https://rg.ru/2022/09/29/reg-dfo/glava-minvostoka-vse-kompanii-podtverdili-obem-gruzopotokov-po-sevmorputi-do-2035-goda.html> (дата обращения: 01.12.2022).

⁵⁹ Humpert M. Western Sanctions Delay Opening of Arctic LNG 2 Project by One Year, September 9, 2022. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/western-sanctions-delay-opening-arctic-lng-2-project-one-year> (дата обращения: 01.12.2022).

⁶⁰ Arctic LNG 2 secures project financing lifeline, November 30, 2022. URL: <https://www.upstreamonline.com/lng/arctic-lng-2-secures-project-financing-lifeline/2-1-1109454> (дата обращения: 01.12.2022).

⁶¹ Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers, 2022. URL: <https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239> (дата обращения: 01.12.2022).

Таблица 3

Южнокорейские верфи, строившие 35 судов СПГ для российских заказчиков ⁶²

Южнокорейская верфь	Российский заказчик	Количество судов
Hyundai Sambo Heavy Industries	Совкомфлот (фрахтователь Total Energies)	3
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Совкомфлот (фрахтователь НОВАТЭК)	3
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mitsui OSK Lines (фрахтователь НОВАТЭК)	4
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mitsui OSK Lines/COSCO (фрахтователь НОВАТЭК)	3
Samsung Heavy Industries	Совкомфлот	3
Samsung Heavy Industries	Совкомфлот/Nippon Yusen	4
Samsung Heavy Industries/Звезда	Совкомфлот	5
Samsung Heavy Industries/Звезда	Smart СПГ [Совкомфлот/НОВАТЭК]	10

В связи с этим на российскую верфь «Звезда» сейчас возлагаются большие надежды. Однако следует учитывать, что у верфи уже много заказов, и предстоит выяснить, сможет ли «Звезда» справиться с растущими объёмами заказов и предоставить ледоколы в требуемые сроки. Уместно также упомянуть, что «Новатэк» получил от правительства РФ разрешение на заказ частей танкеров СПГ ледового класса у иностранных компаний, чтобы ускорить процесс ввода проекта в эксплуатацию. При этом «Звезда» может выпускать всего пять судов в год, что может оказаться недостаточным для удовлетворения запросов всех заказчиков ⁶³. Начальник штаба морских операций Главсевморпути В. Арутюнян также заявил о нехватке ледоколов для СМП ⁶⁴.

Китайские судостроители могут быть заинтересованы в том, чтобы занять эту нишу и получить контракты. Возможно, они смогут взять на себя производство около восьми танкеров в год. В то же время китайские фирмы явно опасаются вторичных санкций со стороны Запада, уже применённых в отношении чипов ⁶⁵. Поэтому возлагать большие надежды на партнёрство с Китаем, возможно, нецелесообразно. России также необходимо будет преодолеть присущие ей опасения зависимости от Китая, которые чаще всего высказывают учёные, а в ряде случаев и официальные лица ⁶⁶.

⁶² Там же.

⁶³ Humpert M. Western Sanctions Delay Opening of Arctic LNG 2 Project by One Year, September 9 2022. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/western-sanctions-delay-opening-arctic-lng-2-project-one-year> (дата обращения: 01.12.2022).

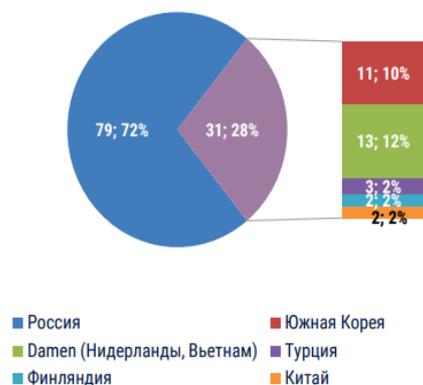
⁶⁴ Main Directorate of NSR warns about lack of icebreakers, October 24, 2022. URL: <https://en.portnews.ru/news/337461/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁶⁵ Chinese processors slow down chips to dodge US sanctions. November 8, 2022. URL: <https://www.ft.com/content/7df13a5e-84e8-44af-b0d3-3e3efa6a8671> (дата обращения: 01.12.2022).

⁶⁶ Yun S. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation, 2017. URL: <https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20-%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА СУДА АРКТИЧЕСКОГО ФЛОТА

Портфель гражданских судов Арктического флота для российских заказчиков на IV кв. 2022 г., ед., %



ТОП-7 судостроительных предприятий в сфере строительства судов Арктического флота



Рис. 6. Судостроительные заказы арктического флота России — зависимость от зарубежных верфей⁶⁷.

Иран и Турция могут быть готовы сотрудничать с Россией в области судостроения⁶⁸. В то же время Иран, который уже много лет находится под санкциями, не будет так обеспокоен вторичными санкциями Запада, как Турция. Это означает, что сотрудничество с этими двумя странами возможно в будущем. При этом следует учитывать, что после введения западных санкций российская финансовая система была отрезана от системы SWIFT. Однако остается открытым вопрос, как российские компании смогут расплачиваться за выполнение заказов с иностранными верфями, если только эта страна не перейдет на расчеты в национальной валюте. Зависимость от иностранных верфей составляет около 30% и может быть преодолена только за счёт согласованной государственной поддержки, поскольку в нынешнем геополитическом сценарии Россия вряд ли будет искать иностранное партнёрство в поставках комплектующих (см. рис. 6).

⁶⁷ Источник: INFOLine-Аналитика на основе баз данных «Судостроительные заказы на верфях России». Бумистров М.Б. Развитие Арктического флота России в новой реальности. Лекция на Международном форуме «Арктика: сегодня и будущее» в Санкт-Петербурге, 09 декабря 2022 г.

⁶⁸ Россия и Иран готовы совместно строить крупнотоннажный флот на иранских верфях, 1 ноября 2022. URL: <https://portnews.ru/news/337937/> (дата обращения: 01.12.2022)

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА СУДА АРКТИЧЕСКОГО ФЛОТА

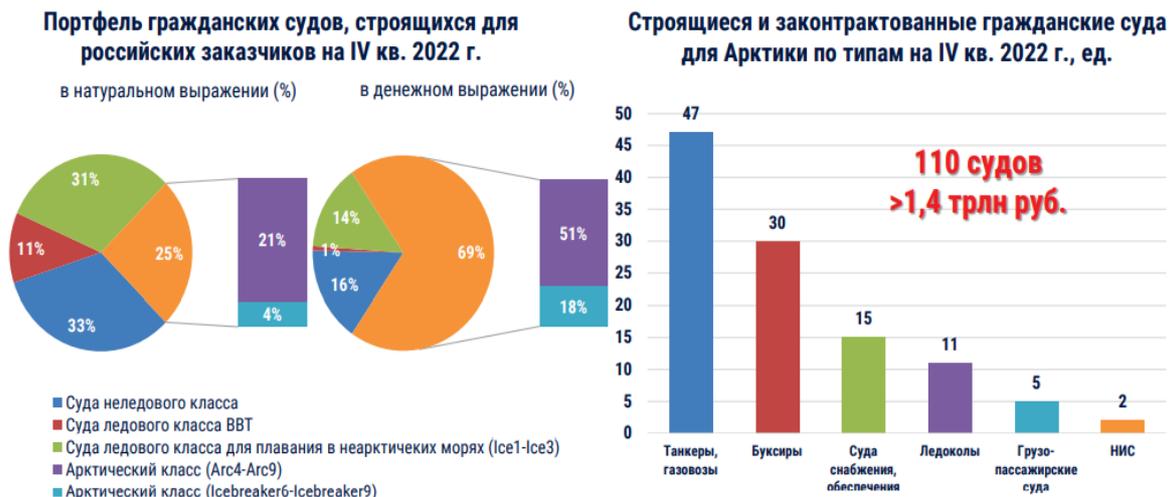


Рис. 7. Судостроительные заказы Арктического флота России⁶⁹.

Таким образом, нехватка судов соответствующего ледового класса, вероятно, повлияет на реализацию планов грузоперевозок по СМП (см. рис. 7 и табл. 4) из-за зависимости и отсутствия собственных мощностей или технологий. Счётная палата РФ уже предупредила: «Проведённый анализ показал, что показатели функционирования объектов инфраструктуры в части увеличения грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн т могут быть не выполнены в срок»⁷⁰.

Таблица 4

Состояние судостроения Арктического транспортного флота⁷¹

Компания	Проект	Тип судна	Количество	Дедвейт, тыс. т	Ледовый класс	Судоверфь	Год	Статус
Новатэк	Ямал СПГ	Газовоз	15	96.7	Arc7	DSME (Южная Корея)	2017 – 2019	Завершён
	Арктик СПГ-2	Газовоз	(15+6)/8	98.5	Arc7/Arc 4	ООО «ССК Звезда» (15 ед.)	2023 – 2025	Статус недоступен. Вероятно, будет задержан
						DSME (6 ед.), 3 ед. — отменены	2023	
DSME (4 ед.), Sam-	2023							

⁶⁹ Источник: INFOLine-Аналитика на основе баз данных «Судостроительные заказы на верфях России». Бумистров М.Б. Развитие Арктического флота России в новой реальности. Лекция на Международном форуме «Арктика: сегодня и будущее» в Санкт-Петербурге, 09 декабря 2022 г.

⁷⁰ Счетная палата: рост грузопотока по СМП до 80 млн тонн может не быть достигнут к 2024 году, 14 января 2020. URL: <https://nao24.ru/natsproekt/19040-schetnaya-palata-rost-gruzopotoka-po-smp-do-80-mln-tonn-mozhet-ne-byt-dostignut-k-2024-godu.html> (дата обращения: 01.12.2022)

⁷¹ Зеленый — построены и строятся в России. Красный — построены или планируются к постройке на иностранных верфях. Изменено авторами на основании западных источников, указанных в табл. 5 и Источник: INFOLine-Аналитика на основе баз данных «Судостроительные заказы на верфях России». Бумистров М.Б. Развитие Арктического флота России в новой реальности. Лекция на Международном форуме «Арктика: сегодня и будущее» в Санкт-Петербурге, 09 декабря 2022 г.

						4 ед.)	2024	
	Обь СПГ	Газовоз	5	98.5	Arc7	ООО «ССК Звезда»	-	Обсуждается
	Арктик СПГ-1	Газовоз	15	98.5	Arc7	-	-	Обсуждается
	Арктическая перегрузка	Буксир	10	0.1	Arc4	Damen	2023	Строительство
Газпром	Новопортовское месторождение	Танкер	7	41.5	Arc7	Samsung Hi, Южная Корея	2016 – 2019	Завершён
Роснефть	Восток Ойл	Танкер	10	120	Arc7	ООО «ССК Звезда» (10 танкеров)	2024 – 2027	Подписан контракт
		Танкеры, буксиры	40	-	-	-	-	-
Северная Звезда	Сырсайдайское месторождение	Сухогруз	40	110-120	Arc5	-	2027 – 2030	Обсуждается
		Ледокол СПГ	2	-	-			
Норникель	ГМК «Норильский никель»	Грузовое судно	5	18.1	Arc7	1 ед. — Aker Yards (Финляндия); 4 ед. — Wadan Shipyards MTW (Германия)	2006 – 2009	Завершён
		Танкер	1	18.9	Arc7	Nordic Yards Wismar (Германия)	2011	Завершён
		Ледокол	1+1	-	-	1 ед. — Helsinki Shipyard Oy (Финляндия)	2024 ? – 2027 – 2030	Финская верфь отказалась от участия в проекте
KAZ Minerals	ГДК «Баимская»	Сухогруз	3	40	Arc6/Arc7	-	2027 – 2028	Обсуждается
		Ледокол	1	-	-	-	2027 – 2028	
		Плавучий энергоблок	2+2	9.6	-	Wison (Nantong) Heavy Industry (2 ед.)	2025 – 2026	Подписан контракт
DP World	Транзит	Грузовое судно	9	6000 ДФЭ	Arc7	-	4 ед. - ???	Обсуждается с 2021 года. Маловероятно, что будет реализован в нынешнем сценарии

Необходимость дноуглубительных работ включена в План развития СМП. Однако подрядчики четырёх крупных европейских дноуглубительных компаний (Van Oord, Boskalis, Jan de Nul, DEME), обеспечивших более 98% дноуглубительных работ в российских портах, с

февраля 2022 года отказались от участия в инфраструктурных проектах российской Арктики. Мощности отечественного дноуглубительного флота для реализации арктических проектов недостаточно⁷². Таким образом, России также потребуется создать собственные производственные мощности и технологии в этой жизненно важной области.

Влияние западных санкций на важные проекты АЗРФ, связанные с транспортировкой грузов по СМП, представлено в табл. 5.

Таблица 5

Влияние западных санкций на российские проекты, связанные с СМП

№	Проект	Планируемый показатель к 2024 г. (доля целевых грузов, перевозимых по СМП) / 2030 г. / 2035 г. или необходимость для круглогодичного плавания	Санкции	Последствия	Решение
1	Атомные ледоколы	Необходим для круглогодичной навигации	1. Ледоколы — пр. 22220 (ЛК-60). Ввод в эксплуатацию атомных ледоколов проекта 22220 «Якутия» и «Чукотка» запланирован на 2024 и 2026 годы. Кроме того, по мере выделения средств может быть подписан контракт с Балтийским заводом на строительство еще двух судов того же проекта для сдачи в 2028 и 2030 годах. В настоящее время в эксплуатации находятся «Арктика», «Сибирь» и «Урал». На ввод в эксплуатацию первого судна класса «Арктика» ушло семь лет. В проекте были отставания из-за задержки поставок оборудования, в том числе ранее запланированного	Дмитрий Медведев отметил, что сдача ледоколов идет не по намеченному графику из-за сложностей с поставкой оборудования, нехватки квалифицированного персонала и отсутствия финансирования. Кроме того, существует проблема с поставкой критически важного оборудования для резервного электроснабжения и пропульсивной системы от финской фирмы Wartsila.	Акцент на импортозамещении всего оборудования.

⁷² Северный морской путь: что день грядущий нам готовит? 19 сентября 2022. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/severnyy_morskoy_put_chno_den_gryaduschiy_nam_gotovit_2.html (дата обращения: 01.12.2022)

			из Украины, а также из Финляндии. Следующий ледокол — «Якутия» — планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году, «Чукотку» — в 2026 году. Их локализация, по оценке директора консалтинговой компании «Гекон» Михаила Григорьева, должна составить 96%. Суда строятся на Балтийском заводе. 2. Ледоколы — пр. 10510 (ЛК-100Я). Первый из ледоколов класса «Лидер» (всего запланировано 3) был спущен на воду в 2021 году на судостроительном заводе «Звезда», Большой Камень, Приморский край, недалеко от Владивостока. Поставка, вероятно, будет отложена (запланирована на 2027 год) из-за того, что часть оборудования потребуется из-за рубежа. Ранее заявлялось, что они будут готовы к 2024-25 гг.		
2	Дизельные ледоколы	Критически важен для круглогодичной навигации	Финские фирмы отказались от участия в проекте.		Акцент на ответственном судостроении и импортозамещении.
3	Вспомогательные корабли для поисково-спасательных работ и поддержки	Критически важен для круглогодичной навигации	Голландская фирма Damen отозвала существующие контракты. Готовые в Китае корабли также не будут поставлены из-за продолжающихся санкций.		Акцент на ответственном судостроении и импортозамещении.
4	Дноуглубительные работы	Критически важен для прохода более крупных кораблей и поддержания существующих портов			Акцент на ответственном судостроении и импортозамещении.
5	Восток Ойл	30 (37,5%) / 100	Доля Trafigura в	Потеря существен-	Поиск новых инве-

		(66,67%) / 100 (45,45%)	<p>Восток Ойл, включая банковский долг, была приобретена Nord Axis Limited, независимой торговой компанией, зарегистрированной в Гонконге.</p> <p>Vitol Group объявила о намерении выйти из проекта «Восток Ойл» и полностью прекратить торговлю российской нефтью и нефтепродуктами к концу 2022 года. Кроме того, нефтегазовая отрасль попала под новые санкции ЕС, США и Японии. Основные нефтесервисные компании (французская Schlumberger, американские Halliburton и Baker Hughes, швейцарская Weatherford) ушли из России.</p>	<p>ных экспортных рынков и необходимость поиска новых. План в 30 млн т к 2024 г. представляется маловероятным.</p>	<p>сторов преимущественно в азиатских странах.</p> <p>Поиск новых экспортных рынков.</p>
6	Ямал СПГ	19,7 (24,63%) / 19,5 (13%) / 19,5 (8,86%)	<p>Baker Hughes отозвала инженеров и все партии оборудования для совместных проектов в России.</p>	<p>Возможные проблемы с обслуживанием оборудования. Угроза срыва проекта.</p>	<p>Может снизиться работоспособность оборудования, что может привести к увеличению себестоимости углеводородов.</p> <p>России необходимо создавать собственные мощности для строительства крупнотоннажных заводов СПГ.</p>
7	Арктик СПГ 2	12,6 (15,75%) / 21,4 (14,27%) / 21,4 (9,73%)	<p>Выход из проекта французской Total, немецкой Linde, Siemens и японской Mitsui. Сообщается, что китайские производители прекратили производство модулей для проекта.</p> <p>Отказ Daewoo Heavy Industries от выполнения заказа на строительство</p>	<p>Сдвиг сроков реализации первого этапа проекта как минимум на 1 год. Угроза срыва или серьезных задержек в реализации всего проекта, ранее запланированного выхода на полную мощность к 2026 году.</p> <p>Кроме того, нехватка ледоколов для перевозки СПГ.</p>	<p>Замена французской Technip на российский НИПИГАЗ. Возможность передачи контрактов на строительство СПГ-танкеров ледового класса российской верфи «Звезда».</p> <p>Получение дополнительного финансирования от российского банка Сбербанк.</p>

			ледоколов для перевозки СПГ в связи с неисполнением платежа.	Два хаба СПГ в Мурманске и на Камчатке: были запланированы НОВАТЭКом в 2020 году. Текущий статус заказа, размещенного на южнокорейской DSME, неизвестен.	
8	Норильский никель	0,96 (1,2%) / 1,08 (0,72%) / 1,08 (0,49%)	Санкции, которые власти Великобритании ввели 29 июня 2022 года в отношении крупнейшего совладельца (владеет почти 36%) и президента «Норильского никеля» Владимира Потанина, не затрагивают саму компанию. В январе 2023 года компания сообщила о задержке реализации некоторых проектов как минимум на два года.		«Норильский никель» и «Росатом» отказались от идеи строительства двухтопливного ледокола, который мог бы работать как на дизеле, так и на СПГ.
9	Сахалин 1	Доля на этот проект Планом не предусмотрена	Выход ExxonMobil из проекта.	Потеря инвестора и возможное сокращение трафика на СМП.	Владимир Путин подписал указ о создании российского оператора проекта «Сахалин-1».

Составлено на основе:

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 01.08.2022 № 2115-р «Об утверждении прилагаемого Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года». URL: <http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbVceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf> (дата обращения: 01.12.2022).
2. Trafigura вышла из «Восток ойл», продав 10% в проекте Nord Axis Limited, 13 июля 2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15204643> (дата обращения: 01.12.2022).
3. Baker Hughes отзывает инженеров с проектов «Ямал СПГ» и «Сахалин-2», 16 июня 2022. URL: <https://www.bfm.ru/news/502380> (дата обращения: 01.12.2022).
4. Потанин рассказал о влиянии персональных санкций на «Норникель», 5 июля 2022. URL: <https://www.rbc.ru/business/05/07/2022/62c32d3c9a7947181d8e9978> (дата обращения: 01.12.2022).
5. Из-за санкций новый ледокол «Норникеля» будет без СПГ-двигателя, 22 июля 2022. URL: <https://www.nakanune.ru/news/2022/07/22/22667515/> (дата обращения: 01.12.2022).
6. В. Путин подписал указ о создании российского оператора проекта Сахалин-1, 7 октября 2022. URL: <https://neftegaz.ru/news/gosreg/753652-v-putin-podpisal-ukaz-o-sozdanii-novogo-operatora-proekta-sakhalin-1/> (дата обращения: 01.12.2022).
7. Балтийский завод начинает судиться с финской Wartsila за 5 млн евро, 24 ноября 2022. URL: <https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2022/11/23/951830-baltiiskii-zavod-trebuuet-wartsila> (дата обращения: 01.12.2022).
8. Зампред СБ Медведев заявил о сложностях при строительстве и сдаче в эксплуатацию ледоколов, 18 ноября 2022. URL: <https://www.gazeta.ru/social/news/2022/11/18/19068289.shtml> (дата обращения: 01.12.2022).
9. Задержки и успехи. Программа строительства ледоколов пр. 22220 / ЛК-60Я, 28 ноября 2022. URL: <https://topwar.ru/205744-zaderzhki-i-uspehi-programma-stroitelstva-ledokolov-pr-22220-lk-60ja.html> (дата обращения: 01.12.2022).
10. Russia launches construction of world's most powerful nuclear icebreaker, July 6 2021. URL: <https://arctic.ru/infrastructure/20210706/996250.html> (дата обращения: 01.12.2022).

11. Russia to Build Three Nuclear-Powered Project 10510 Leader Icebreakers by 2024-2025, September 6 2017. URL: <https://navyrecognition.com/index.php/naval-news/naval-news-archive/2017/september-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5551-russia-to-build-three-nuclear-powered-project-10510-leader-icebreakers-by-2024-2025.html> (дата обращения: 01.12.2022).
12. Humpert M. France's Technip To Complete Exit From Arctic LNG 2 Project in First Half of 2023, October 25 2022. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/frances-technip-complete-exit-arctic-lng-2-project-first-half-2023> (дата обращения: 01.12.2022).
13. Humpert M. South Korean DSME Cancels Contract for Novatek Arctic LNG Carriers, May 27 2022. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/south-korean-dsme-cancels-contract-novatek-arctic-lng-carriers> (дата обращения: 01.12.2022).
14. Humpert M. Novatek Orders World's Largest Floating LNG Storage Unit for Arctic, 10 июня 2020. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/novatek-orders-worlds-largest-floating-lng-storage-unit-arctic> (дата обращения: 01.12.2022).
15. Новые санкции против России: что они изменят, 27 января 2023. URL: <https://news.ru/economics/novye-sankcii-protiv-rossii-cto-oni-izmenyat/> (дата обращения: 27.01.2023).
16. Expert.ru. «Норникель» отложит реализацию крупных проектов из-за проблем с поставщиками, 24 января 2023. URL: <https://expert.ru/2023/01/24/norilskiy-nikel-otlozhit-realizatsiyu-krupnykh-proyektov-iz-za-problem-s-postavschikami/> (дата обращения: 27.01.2023).
17. The Diplomat. Amid Ukraine war Russia's Northern Sea Route turns East, 24 января 2023. URL: <https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/> (дата обращения: 27.01.2023).
18. Россия активно обновляет свой флот: к 2035 году планируется построить более 1000 новых судов, 15 декабря 2022. URL: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyayet-flot (дата обращения: 28.01.2023).

Учитывая все вышеперечисленные трудности, перед Россией стоит непростая задача адаптации к новым условиям, поскольку санкции после 2014 г. не затронули судостроение и широкий спектр высокотехнологичных областей, как это происходит в настоящее время. Основными трудностями сейчас являются вопросы финансирования и технологий [19, Bhagwat J., с. 95–96]. Однако Россия предприняла усилия по нейтрализации воздействия западных санкций по обоим пунктам.

Правительство сформировало список из 162 критически важных проектов, включая судостроение, металлургию, станкостроение и тяжёлое машиностроение (связанное с СМП), для реализации которых необходимы собственные мощности. На реализацию всего проекта потребуется в общей сложности 5,2 трлн рублей (около 4% текущего ВВП России), 123,6 млрд рублей из которых — до 2030 г. В бюджете на 2023 г. на этот процесс предусмотрено 5 млрд руб.⁷³ Предполагается достичь этого с помощью офсетных контрактов (включая обязательства встречного инвестирования), а также увеличения государственной поддержки наиболее эффективных предприятий бизнеса. Однако федеральный бюджет России на 2023 г. предполагает дефицит в размере 2,9 трлн руб. При этом компенсировать этот дефицит за счёт средств Фонда национального благосостояния планируется в ближайшие три года⁷⁴. Дефицит обусловлен необходимостью выполнения директив Президента Российской Федерации, среди которых обеспечение финансирования развития СМП. Таким образом, ожидается, что

⁷³ Власти сформировали пул проектов по импортозамещению на 5,2 трлн рублей, 9 октября 2022. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/10/10/944595-vlasti-sformirovali-pul-proyektov> (дата обращения: 27.01.2023).

⁷⁴ Что нужно знать о бюджете на 2023 год, 29 сентября 2022. URL: <https://tass.ru/ekonomika/15898737> (дата обращения: 01.12.2022).

наиболее важные проекты развития СМП получают своё финансирование. Однако следует учитывать, что объём этого фонда достигнет самого низкого уровня за последние 20 лет.

Нагрузка на казну Российской Федерации будет дополнительно усугубляться расходами на оборону и национальную безопасность и правоохранительные органы, где расходы составляют треть всех бюджетных расходов, превышая расходы на национальную экономику (3,5 трлн руб. или 12%) и национальные проекты (2,9 трлн руб.). Более того, около 23% бюджета в 2023 г. будет относиться к закрытым или секретным расходам (скорее всего, связанным со стратегическими аспектами национальной обороны), что в среднем составляло 17%⁷⁵. Фактически это означает, что чуть более 50% бюджета связано со всеми аспектами национальной безопасности. Следовательно, это не может продолжаться в течение длительного периода без последствий для других секторов экономики⁷⁶ и, что более важно, для уровня жизни людей⁷⁷. Можно отметить, что по данным Международного валютного фонда, российская экономика сократилась на 2,2% в 2022 г. из-за совокупного эффекта западных санкций и специальной военной операции в Украине. Этот отрицательный рост может сократиться до 2% в 2023 г.⁷⁸

Следовательно, не исключено, что некоторые проекты будут отложены или вообще не будут реализованы. Поэтому может быть целесообразным поиск других источников финансирования, таких как Новый банк развития, БРИКС и финансирование от граждан с учётом опыта проектов расширения Панамского и Суэцкого каналов [20, Bhagwat J., с. 94–99]. Это также может способствовать вовлечению граждан и воспитанию патриотизма [21, Зазоу З.А., с. 8–21].

Говоря о технологическом отставании России, которое также сказывается на развитии проектов СМП, необходимо отметить попытки России наладить сотрудничество с незападными странами, среди которых наиболее перспективным союзником является Китай. Китай может сотрудничать с Россией в реализации проектов развития СМП, поскольку для самого Китая СМП является способом диверсификации импорта энергоресурсов. Однако до сих пор Россия не позволяла инвестировать в инфраструктуру СМП или связанные с ней транспортные проекты из-за своей ориентации на безопасность и поддержку собственной промышленности [22, Bhagwat J., с. 85–88]. Кроме того, Китаю свойственна осторожность в отношении участия в качестве оператора, что является необходимым условием для любого успеш-

⁷⁵ В открытой части российского бюджета на 2023 год осталось 77% расходов, 29 сентября 2022. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/09/29/943018-v-otkritoi-chasti-byudzheta> (дата обращения: 27.01.2023).

⁷⁶ Объём ФНБ по отношению к ВВП к концу 2024 года достигнет минимума за 20 лет, 19 октября 2022. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/10/20/946429-obem-fnb-po-otnosheniyu-k-vvp> (дата обращения: 01.12.2022).

⁷⁷ Экономисты ЦБ предупредили о неизбежном снижении уровня жизни из-за необходимости импортозамещения, 28 декабря 2022. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5748957> (дата обращения: 02.01.2023).

⁷⁸ МВФ ошеломил прогнозом по России, 18 ноября 2021. URL: <https://expert.ru/2023/01/31/mvf-poveril-v-rossiyu/> (дата обращения: 31.01.2023).

ного проекта государственно-частного партнёрства с иностранным инвестором. Это подтверждает анализ отложенного железнодорожного проекта Белкомур [23, Мое А., с. 29–31].

Тем не менее, необходимо помнить, что Китай обеспокоен возможностью введения вторичных санкций при продолжении сотрудничества с Россией. Поэтому представляется, что российско-китайское сотрудничество будет ограниченным. В этой связи необходимо выстраивать сотрудничество с другими незападными странами, например, со странами БРИКС, перспективным партнёром которых является Индия. Однако Индия тоже сталкивается с подобной проблемой вторичных санкций из-за своей зависимости от экспорта в США ⁷⁹. Также неизвестно, по-прежнему ли заинтересована в сотрудничестве фирма DP World из ОАЭ, которая ранее подписала соглашение о развитии контейнерных перевозок по СМП ⁸⁰.

Можно также предположить, что сдвиг в реализации некоторых проектов приведёт к тому, что плановые показатели грузоперевозок по СМП могут быть не достигнуты. Об этом также заявил начальник дирекции СМП «Росатом» В. Рукши. По словам Рукши, грузопоток по СМП в 2024 году может составить всего 57 млн т ⁸¹. Позднее министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики А. Чекунков заявил, что все компании подтвердили объем грузопотоков по Северному морскому пути согласно плану его развития до 2035 г. ⁸² Однако представитель президента Юрий Трутнев признал, что планы не будут выполнены из-за сложившейся ситуации и ожидается задержка на 1–2 года, несмотря на то, что предусмотрено более 1,5 трлн руб. государственных и частных инвестиций ⁸³. Впервые представитель правительства признал, что заявленные цели не могут быть реализованы в одно и то же время, но при этом отметил, что задержка не является критической. Формирование в ноябре 2022 г. новой Президентской рабочей группы Госсовета по транспортно-логистическому и социально-экономическому прогрессу в АЗРФ может стать шагом к улучшению координации с целью сокращения задержек ⁸⁴. В целом можно сделать вывод, что российское руководство и главы корпораций, связанных с СМП, пока не могут точно оценить влияние текущей геополити-

⁷⁹ India should decrease its dependence on team Biden, November 9 2022. URL: <https://www.livemint.com/news/world/india-should-decrease-its-dependence-on-team-biden-11667975552473.html> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸⁰ Dubai and the Opening Arctic: Russia's Rosatom and UAE Logistics Company to Cooperate in the Far North. November 25 2021. URL: <https://portnews.ru/digest/print/22828/?backurl=/digest/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸¹ Грузопоток на Севморпути может не достигнуть 80 млн т к 2024 году, 20 июня 2022. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/06/19/927357-gruzopotok-sevmorputi> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸² Глава Минвостокразвития Чекунков: Все компании подтвердили объем грузопотоков по Севморпути до 2035 года, 29 сентября 2022. URL: <https://rg.ru/2022/09/29/reg-dfo/glava-minvostoka-vse-kompanii-podtverdili-obem-gruzopotokov-po-sevmorputi-do-2035-goda.html> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸³ Юрий Трутнев подвёл итоги 2022 года в Дальневосточном Федеральном округе, 29 декабря 2022. URL: <https://www.kamgov.ru/news/urij-trutnev-podvel-itogi-2022-goda-v-dalnevostocnom-federalnom-okruge-58432> (дата обращения: 30.12.2022).

⁸⁴ Первое заседание рабочей группы Госсовета по развитию Арктики состоится в феврале 2023 г., 28 декабря 2022. URL: <https://fomag.ru/news-streem/pervoe-zasedanie-rabochey-gruppy-gossoveta-po-razvitiyu-arktiki-sostoitsya-v-fevrale-2023-g/> (дата обращения: 01.12.2022).

ческой ситуации на выполнение плановых показателей СМП или склонны продолжать поддерживать ранее сформулированные цели в интересах внутривнутриполитической ситуации.

Тем не менее, следует отметить, что показатели грузооборота СМП за 2022 г. свидетельствуют о том, что геополитическая ситуация уже повлияла на резкий рост показателей грузооборота СМП, наблюдавшийся ранее. Отказ иностранных компаний и стран, кроме «удобных флагов», от использования СМП привёл к почти стагнации показателей грузооборота. В то же время маловероятно, что российские компании смогут самостоятельно взять на себя весь грузооборот по СМП из-за присущих им ограничений в возможностях российских компаний, которые были либо подарены прибалтийским республикам, либо Украине; и, кроме того, распались из-за неолиберальной экономической политики, которой следовала Российская Федерация в 1990-х гг.⁸⁵ В связи с этим можно предположить, что без участия иностранных компаний и стран запланированные проекты, связанные с СМП, не могут быть реализованы в полном объёме. Россия также активно продвигает транспортный коридор Север-Юг с другими заинтересованными странами, включая Иран и Индию. Если проблемы между Азербайджаном и Арменией будут решены, это также может стать рентабельным транспортным коридором для обхода западных санкций⁸⁶.

Перспективы развития — 2022 г.

В результате международной геополитической ситуации после проведения спецоперации на Украине и ряда западных санкций постепенно пришло осознание того, что СМП, по крайней мере, в ближайшей и среднесрочной перспективе, может использоваться в основном как маршрут для транспортировки полезных ископаемых и углеводородов, активно добываемых в АЗРФ. По данным Росатома, грузооборот по СМП в 2022 г. составил 34,035 млн т⁸⁷. В 2021 г. он составил 34,85 млн т⁸⁸. Таким образом, несмотря на то, что плановый показатель на 2022 г., согласно официальным источникам, был достигнут, в общем показателе произошло небольшое снижение (2,34%) по сравнению с 2021 г., вопреки утверждениям того же источника, который, по-видимому, ссылается только на увеличение объёма грузов, перевозимых российскими судами. Это можно объяснить геополитической ситуацией, когда транзит иностранных судов по СМП практически прекратился⁸⁹. Так, данные официального сайта Главсевморпути свидетельствуют о том, что разрешения на 2022 г. выдавались либо россий-

⁸⁵ Морской флот отечественных компаний, 7 июля 2021. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/90465/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸⁶ Власти обсудят создание судоходной компании для магистрали «Север — Юг», 24 ноября 2022. URL: <https://www.rbc.ru/business/24/11/2022/637e447d9a79470ac9c4f51b> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸⁷ NSR General Administration Rosatom. 34.034 million tons of cargo transported along the Northern Sea route in 2022, January 16, 2023. URL: https://nsr.rosatom.ru/en/company/news/?ELEMENT_ID=165497 (дата обращения: 21.01.2023).

⁸⁸ Грузооборот по СМП в 2021 г. достиг 34,85 млн т, 12 января 2022. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/720501-gruzooborot-po-smp-v-2021-g-dostig-34-85-mln-t/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁸⁹ Humpert M. International Shipping on Northern Sea Route Collapses as Foreign Companies Stay Away, September 12, 2022. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/international-shipping-northern-sea-route-collapses-foreign-companies-stay-away> (дата обращения: 01.12.2022).

ским судам, либо судам, находящимся в юрисдикции российских компаний, т.е. под удобными флагами (см. рис. 8)⁹⁰. Эти суда в основном поставляли СПГ в Европу (15 млн м³), поскольку цены на газ были выше, чем в Азии. Так, отгрузка в Азию в 2022 г. (2,4 млн т СПГ) сократилась по сравнению с 2021 годом (3 млн т СПГ). Однако следует отметить, что в ноябре 2022 г. нефть поставлялась в Китай по арктическому маршруту лишь во второй раз⁹¹.

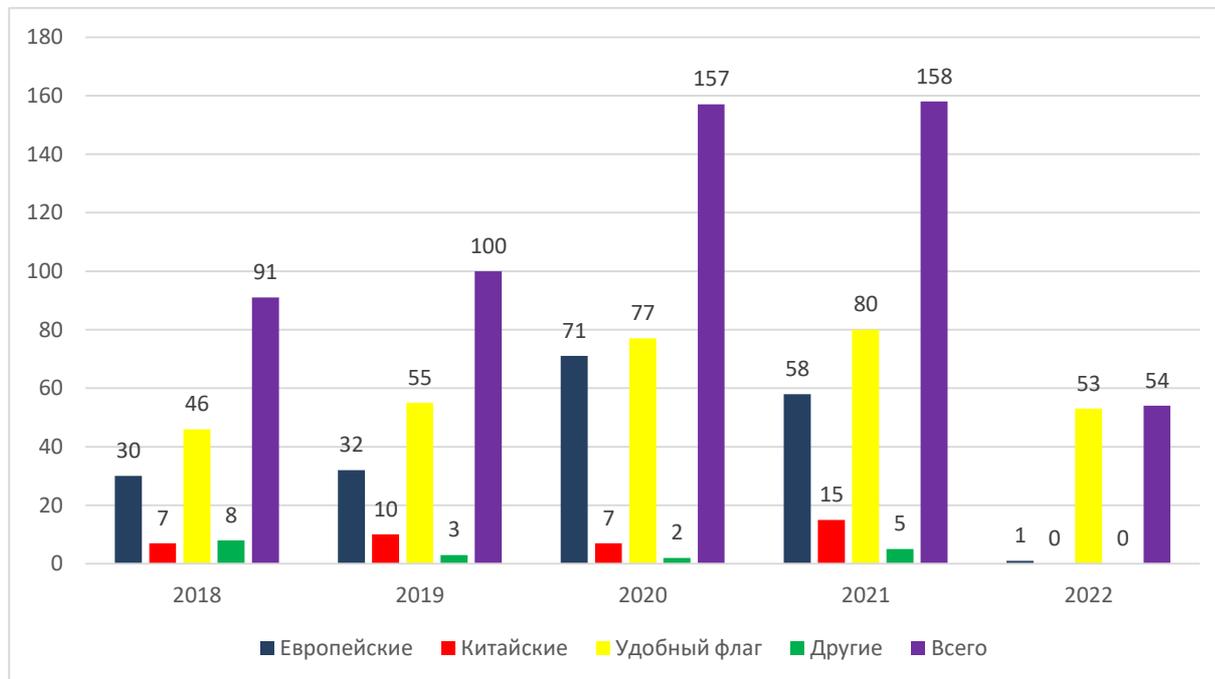


Рис. 8. Иностраные суда на СМП: разрешения, выданные АСМП 2018–2022 гг.⁹²

По итогам Восточного экономического форума, состоявшегося в сентябре 2022 г., Президент России Владимир Путин поручил Правительству Российской Федерации обеспечить установление экономически обоснованного тарифа, жёсткого графика и других конкурентных условий перевозки грузов по СМП на Дальний Восток и с Дальнего Востока в европейскую часть России. Это необходимо для расширения использования СМП и увеличения грузооборота⁹³.

Российскому правительству необходимо будет поддерживать и расширять российские судостроительные заводы и смежные отрасли для производства необходимых контейнеровозов, а также сухогрузов и навалочных судов ледового класса. Это касается и дизельных ледоколов, необходимых для круглогодичной навигации, что предусматривалось со-

⁹⁰ Список разрешений на плавание судов в акватории Севморпути, 2022. URL: <https://nsr.rosatom.ru/rassmotrenie-zayavleniy/razresheniya/> (дата обращения: 01.12.2022). Примечание: Данные за 2022 и предыдущие годы были недоступны на этом сайте в январе 2023 года.

⁹¹ Amid Ukraine War, Russia's Northern Sea Route Turns East, December 13, 2022. URL: <https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/> (дата обращения: 15.12.2022).

⁹² Список разрешений на плавание судов в акватории Севморпути, 2022. URL: <https://nsr.rosatom.ru/rassmotrenie-zayavleniy/razresheniya/> (дата обращения: 01.12.2022). Примечание: Данные за 2022 и предыдущие годы были недоступны на этом сайте в январе 2023 года.

⁹³ Президент РФ поручил установить экономически обоснованный тариф и жесткий график перевозок по Севморпути, 20 октября 2022. URL: <https://portnews.ru/news/337360/> (дата обращения: 01.12.2022).

трудничеством с финскими судостроителями. К сожалению, в настоящее время таких возможностей в России нет⁹⁴. Кроме того, Президент поручил принять меры по обеспечению технического обслуживания судов и перевалки грузов по СМП⁹⁵.

Начальник штаба морских операций «Главсевморпути» В. Арутюнян заявил, что учреждение планирует выпустить новую программу с автоматическим построением маршрутов по СМП, которая позволит обновлять данные о погоде, условиях и состоянии акватории СМП дважды в сутки⁹⁶. Таким образом, Россия пытается создать необходимые комфортные и предсказуемые условия для перевозчиков, что необходимо для увеличения грузооборота по СМП.

Помимо всего вышеперечисленного, следует также отметить, что Россия наращивает усилия по созданию условий для постоянного мониторинга ледовой обстановки. На данный момент уже запущен российский спутник «Арктика-М». Таким образом, Росгидромет получает оперативную информацию об атмосфере и подстилающей поверхности на всей территории Арктического региона с ограниченной временной периодичностью (наблюдения ведутся в течение 15 минут каждые 12 часов)⁹⁷.

Однако для получения более актуальной информации (каждые 15 минут) планируется запуск ещё одного спутника. Так, по словам главы Росгидромета И. Шумакова, в 2023 г. Россия планирует запустить космический спутник, который будет круглосуточно отслеживать ситуацию над Северным полюсом. Эта инициатива является частью арктической спутниковой группировки⁹⁸. Более того, к 2025 г. планируется установить радары на четыре низкоорбитальных спутника «Метеор-М». Следует отметить, что это важнейшее требование для обеспечения круглогодичной навигации по СМП. К 2026 г. планируется запустить ещё четыре спутника для обеспечения широкополосного доступа в Интернет. Глава Роскосмоса Юрий Борисов отметил, что Северный морской путь и Арктическая зона являются приоритетными проектами. Россия планирует запустить девять спутников: 4 — для широкополосного доступа в Интернет, 3 — для радиолокационного наблюдения и 2 — для гидрометеорологии. Кроме того, к 2024 г. на СМП будут введены в эксплуатацию 68 метеорологических буев⁹⁹. Таким образом, Россия планирует создать арктическую космическую группировку, которая обеспечит постоянный мониторинг ледовой обстановки и погодных условий, призванную повысить безопасность и предсказуемость судоходства по СМП. Однако профессор А. Пилясов отме-

⁹⁴ В России критически не хватает флота, 18 мая 2022. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/95648/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁹⁵ Там же.

⁹⁶ В «Главсевморпути» предупредили о строгой организации и планировании судоходства в акватории СМП с 2022 года, 20 октября 2022. URL: <https://portnews.ru/news/337359/> (дата обращения: 01.12.2022).

⁹⁷ РФ в 2023 году начнет круглосуточно мониторить Северный полюс, 21 октября 2022. URL: <https://www.interfax.ru/russia/868927> (дата обращения: 01.12.2022).

⁹⁸ Там же.

⁹⁹ Северный морской путь получит 80 новых ледоколов до 2035 года, 7 сентября 2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/severnnyy-morskoj-put-poluchit-80-novykh-ledokolov-do-2035-goda/> (дата обращения: 01.12.2022).

тил, что эти планы не реализовывались в течение десятилетия из-за плохого финансирования, и ни один поставщик услуг не был привлечён к ответственности за это¹⁰⁰. Существует также необходимость в разработке отечественных технологий, особенно в отношении спутников с радиолокационными данными с синтезированной апертурой.

Последняя цель — наладить круглогодичную навигацию, в том числе в восточном направлении, для облегчения экспорта на азиатские рынки. Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики А. Чекунков утверждает, что в 2023–2024 гг. уже будет возможна круглогодичная навигация по СМП¹⁰¹.

Результаты

Наше исследование позволяет сделать несколько выводов. Во-первых, для России СМП продолжает оставаться важнейшим драйвером развития Арктической зоны страны. Его роль и значение как национального транспортного маршрута постепенно возрастают. Развитие Северного морского пути неразрывно связано с обеспечением надежной транспортной связи и увеличением грузопотока, повышением качества жизни в АЗРФ и ускорением освоения природных ресурсов и экспорта нефти, газа и полезных ископаемых. Кроме того, он является жизненно важным звеном в обеспечении безопасности Российской Федерации, что, возможно, ещё более важно в нынешней ситуации.

Во-вторых, российская политика в отношении СМП всё больше фокусируется только на внутренних потребностях. Развитие СМП в первую очередь связано с его производственными возможностями в отношении природных ресурсов. В настоящее время СМП является частью большого проекта, направленного на экспорт ресурсов, добываемых на АЗРФ, что крайне важно в новых условиях. Законодательство в основном направлено на стимулирование внутренних инвестиций в Арктическую зону Российской Федерации.

В-третьих, геополитические факторы и связанные с ними западные санкции уже повлияли на будущую траекторию роста СМП, поскольку Россия уже потеряла нескольких иностранных инвесторов и технологии, необходимые для своевременной и успешной реализации проектов ресурсного и инфраструктурного развития СМП, в том числе перевалочные узлы. Стоимость всех транспортных маршрутов из России возросла из-за санкций, предельных цен на нефть и газ, стоимости страховых и других услуг. Поэтому СМП жизненно важен для России как экспортный транспортный маршрут, и она пытается компенсировать последствия западных санкций за счёт дополнительных инвестиций и поиска новых партнёров.

В-четвёртых, чтобы компенсировать уход международных партнёров из важнейших проектов, России потребуются серьёзные инвестиции в судостроение, в частности дизельных

¹⁰⁰ СМП: море планов. URL: <http://www.sozvezdye.org/sozvezdyereview/digital/7/index.html#p=24> (дата обращения: 20.01.2023).

¹⁰¹ Круглогодичная навигация по Севморпути начнется в 2023-2024 годах. URL: <https://nao24.ru/obshchestvo/29939-kruglogodichnaja-navigacija-po-sevmorputi-nachnetsja-v-2023-2024-godah.html> (дата обращения: 01.12.2022).

ледоколов, танкеров-газовозов и контейнеровозов ледового класса, вспомогательных судов, поисково-спасательного флота и дноуглубителей для достижения запланированного грузооборота и заявленной цели круглосуточной навигации по СМП. Иностранные партнёры могут быть не заинтересованы в этом из-за возможности введения вторичных санкций. Это может быть нежелательно и с точки зрения России, но отечественных судостроительных мощностей не хватает. Поэтому задержки неизбежны. В краткосрочной перспективе нет другой альтернативы, кроме покупки подержанных судов для восполнения дефицита в перевозке различных видов грузов. Однако они будут не ледового класса, поэтому ледокольная программа по-прежнему будет нуждаться в государственной поддержке.

В-пятых, цель обеспечения круглогодичной навигации к 2024 г. пока преждевременна. Критически важная инфраструктура для достижения желаемого товарооборота, а именно ледокольный флот и перевалочные узлы, а также вспомогательный флот для проведения аварийно-спасательных мероприятий, всё ещё находятся в разной степени готовности.

В-шестых, согласно нашему анализу, план развития инфраструктуры детально проработан, но многие проекты всё ещё нуждаются в бюджетировании. Следовательно, цели, поставленные в отношении грузооборота, вряд ли будут достигнуты. Наконец, внутри России СМП может столкнуться с конкуренцией за финансирование со стороны транспортного коридора Север-Юг, который сталкивается с меньшими климатическими и инфраструктурными препятствиями.

Заключение

В заключение важно отметить, что российское правительство постоянно разрабатывает и корректирует свою политику в отношении СМП в зависимости от геополитической и геоэкономической ситуации, поскольку считает СМП решающим фактором для развития АЗРФ и национальной безопасности. Перспектива круглогодичной навигации напрямую зависит от усилий России по развитию СМП. Это необходимо для обеспечения ориентации на Восток после закрытия экспортных рынков G7 и ЕС в результате таких непредсказуемых ситуаций, как спецоперация на Украине. В связи с этим руководство России уделяет большое внимание развитию ледокольного флота и созданию необходимой инфраструктуры. Однако санкции Запада существенно повлияли на проекты, связанные как с судостроением, так и с добычей энергоресурсов. Таким образом, ожидается, что в среднесрочной и долгосрочной перспективе России потребуется инвестировать значительные ресурсы для нивелирования действия санкций в критических областях, прежде всего в судостроении, спутниковом и телекоммуникационном покрытии Арктики, в наращивании потенциала и возможностей СМП. Остается неясным, как цели, поставленные в плане развития СМП на 2022 г., будут достигнуты в условиях увеличения расходов во всех сферах национальной безопасности в связи с проведением специальной военной операции и других мер по стимулированию экономики в условиях рецессии. Возможно, будет целесообразно пересмотреть ранее поставленные

цели и сосредоточиться на достижимых задачах с учётом ограничений, налагаемых геополитическими и геоэкономическими факторами.

Список источников

1. 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. Vol. 10. Iss. 2. Pp. 209–227. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799611
2. Moe A. Russian policies for development of the Northern Sea Route: An assessment of recent developments and implications for international users // *The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability?* Korean Maritime Institute. 2020. Pp. 199–208.
3. 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. DOI: 10.23865/arctic.v12.2614
4. Gunnarsson B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route — policy implications for future Arctic shipping // *Marine Policy*. 2021. Vol. 124. Pp. 1–8. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104369
5. Fedorov V.P., Zhuravel V.P., Grinyaev S.N., Medvedev D.A. The Northern Sea Route: Problems and prospects of development of transport route in the Arctic // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2020. Vol. 434. Pp. 1–7. DOI: 10.1088/1755-1315/434/1/012007
6. Sevastyanov S., Kravchuk A. Russia's policy to develop trans-arctic shipping along the Northern Sea Route // *The Polar Journal*. 2020. Vol. 10. Iss. 2. Pp. 228–250. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799609
7. Travkina E.V. Northern Sea Route: Formation of Russian transport policy in the Arctic // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2019. Vol. 302. Pp. 1–6. DOI: 10.1088/1755-1315/302/1/012088
8. Didenko N.I., Cherenkov V.I. Economic and geopolitical aspects of developing the Northern Sea Route // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2018. Vol. 180. Pp. 1–10. DOI: 10.1088/1755-1315/180/1/012012
9. Katysheva E.G. The Role of the Russian Arctic gas industry in The Northern Sea Route development // *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2020. Vol. 539. Pp. 1–6. DOI: 10.1088/1755-1315/539/1/012075
10. Липунов Н.С. Международное измерение северного морского пути // *Российская Арктика*. 2021. № 1 (12). С. 78–84.
11. Ilin I. *Arctic maritime logistics*. Switzerland, Springer, 2022. 309 p.
12. Erokhin V., Sergunin A.A., Konyshov V.N. The Northern Sea Route development: The Russian perspective // *Arctic Maritime Logistics*. 2022. pp. 283–303. DOI: 10.1007/978-3-030-92291-7_15
13. Vylegzhanin A. Navigation in the Northern Sea Route: Interaction of Russian and international applicable law // *The Polar Journal*. 2020. Vol. 10. Iss. 2. pp. 285–302. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1844404
14. Gavrillov V. Russian legislation on the Northern Sea Route navigation: Scope and trends // *The Polar Journal*. 2020. Vol. 10. Iss. 2. Pp. 273–284. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1801032
15. Cao Y., Liang S., Sun L., Liu J., Cheng X., Wang D., Chen Y., Yu M., Feng K. Trans-Arctic shipping routes expanding faster than the model projections // *Global Environmental Change*. 2022. Vol. 73. Pp. 1–9. DOI: 10.1016/j.gloenvcha.2022.102488
16. Lynch A.H., Norchi Ch.H., Li X. The Interaction of ice and law in Arctic marine accessibility // *Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS)*. 2022. No. 119 (26). Pp. 1–3. DOI: 10.1073/pnas.2202720119
17. Sergunin A.A., Konyshov V. Forging Russia's Arctic strategy: Actors and decision-making // *The Polar Journal*. 2019. Vol. 9. Iss. 1. Pp. 75–93. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618549
18. Gnenoy O. The Northern Sea Route: What does the coming day have in store for us? // *Northern Sea Route*. 2022. No. 2 (56). Pp. 50–58.
19. 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
20. Бхагват Д.В. Политика развития международных судоходных маршрутов: потенциал применения зарубежного опыта в России на примере Северного морского пути // Вестник Московского Университета. Политические науки. 2021. Серия 12. № 2. С. 98–99.
21. Zizou Z.A. Citizens' participation in financing national projects // Review of Economics and Political Science. 2020. 21 p. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131
22. Бхагват Д.В. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». 2022. № 2. С. 75–89. DOI: 10.28995/2073-6339-2022-2-75-89
23. Му А. «Белкомур» и роль Китая // ECO. 2022. № 52 (9). С. 8–33. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-8-33

References

1. 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, vol. 10, iss. 2, pp. 209–227. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799611
2. Moe A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users. In: *The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability?* Korean Maritime Institute, 2020, pp. 199–208.
3. 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. DOI: 10.23865/arctic.v12.2614
4. Gunnarsson B. Recent Ship Traffic and Developing Shipping Trends on the Northern Sea Route — Policy Implications for Future Arctic Shipping. *Marine Policy*, 2021, vol. 124, pp. 1–8. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104369
5. Fedorov V.P., Zhuravel V.P., Grinyaev S.N., Medvedev D.A. The Northern Sea Route: Problems and Prospects of Development of Transport Route in the Arctic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2020, vol. 434, pp. 1–7. DOI: 10.1088/1755-1315/434/1/012007
6. Sevastyanov S., Kravchuk A. Russia's Policy to Develop Trans-Arctic Shipping along the Northern Sea Route. *The Polar Journal*, 2020, vol. 10, iss. 2, pp. 228–250. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799609
7. Travkina E.V. Northern Sea Route: Formation of Russian Transport Policy in the Arctic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2019, vol. 302, pp. 1–6. DOI: 10.1088/1755-1315/302/1/012088
8. Didenko N.I., Cherenkov V.I. Economic and Geopolitical Aspects of Developing the Northern Sea Route. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2018, vol. 180, pp. 1–10. DOI: 10.1088/1755-1315/180/1/012012
9. Katysheva E.G. The Role of the Russian Arctic Gas Industry in The Northern Sea Route Development. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2020, vol. 539, pp. 1–6. DOI: 10.1088/1755-1315/539/1/012075
10. Lipunov N.S. Mezhdunarodnoe izmerenie severnogo morskogo puti [The International Dimension of the Northern Sea Route]. *Rossiyskaya Arktika* [Russian Arctic], 2021, no. 1 (12), pp. 78–84.
11. Ilin I. *Arctic Maritime Logistics*. Switzerland, Springer, 2022, 309 p.
12. Erokhin V., Sergunin A.A., Konyshov V.N. The Northern Sea Route Development: The Russian Perspective. *Arctic Maritime Logistics*, 2022, pp. 283–303. DOI: 10.1007/978-3-030-92291-7_15
13. Vylegzhanin A. Navigation in the Northern Sea Route: Interaction of Russian and International Applicable Law. *The Polar Journal*, 2020, vol. 10, iss. 2, pp. 285–302. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1844404
14. Gavrillov V. Russian Legislation on the Northern Sea Route Navigation: Scope and Trends. *The Polar Journal*, 2020, vol. 10, iss. 2, pp. 273–284. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1801032
15. Cao Y., Liang S., Sun L., Liu J., Cheng X., Wang D., Chen Y., Yu M., Feng K. Trans-Arctic Shipping Routes Expanding Faster Than the Model Projections. *Global Environmental Change*, 2022, vol. 73, pp. 1–9. DOI: 10.1016/j.gloenvcha.2022.102488
16. Lynch A.H., Norchi Ch.H., Li X. The Interaction of Ice and Law in Arctic Marine Accessibility.

- Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS)*, 2022, no. 119 (26), pp. 1–3. DOI: 10.1073/pnas.2202720119
17. Sergunin A.A., Konyshov V. Forging Russia's Arctic Strategy: Actors and Decision-Making. *The Polar Journal*, 2019, vol. 9, iss. 1, pp. 75–93. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618549
 18. Gnennoy O. The Northern Sea Route: What Does the Coming Day Have in Store for Us? *Northern Sea Route*, 2022, no. 2 (56), pp. 50–58.
 19. 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
 20. Bhagwat J. Politika razvitiya mezhdunarodnykh sudokhodnykh marshrutov: potentsial primeneniya zarubezhnogo opyta v Rossii na primere Severnogo morskogo puti [The Policy of the Development of the Sea Route: Opportunities for Russia (on the Example of the Northern Sea Route)]. *Vestnik Moskovskogo Universiteta. Politicheskie nauki. Seriya 12* [Bulletin of Moscow State University. Series 12, Political Science], 2021, no. 2, pp. 86–101.
 21. Zazou Z. A. Citizens' Participation in Financing National Projects. *Review of Economics and Political Science*, 2020, 21 p. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131
 22. Bhagwat J. Politika razvitiya Morskogo shelkovogo puti: vozmozhnosti dlya Rossii (na primere Severnogo morskogo puti) [State Policy for the Development of the Maritime Silk Road. Opportunities for Russia (Example of the Northern Sea Route)]. *Vestnik RGGU. Seriya "Politologiya. Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniya"* [RSUH/RGGU Bulletin Series "Political Science. History. International Relations"], 2022, no. 2, pp. 75–89. DOI: 10.28995/2073-6339-2022-2-75-89
 23. Moe A. «Belkomur» i rol' Kitaya ["Belkomur" and the Role of China]. *ECO*, 2022, no. 9, pp. 8–33. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2022-9-8-33

*Статья поступила в редакцию 01.12.2022; одобрена после рецензирования 04.12.2022;
принята к публикации 08.04.2023*

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов