

УДК 338.47 (985) / 338.24

Журавель В. П.

*Центр арктических исследований Института Европы РАН
125009, г. Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3, Российская Федерация*

Назаров В. П.

*Совет Безопасности Российской Федерации
103132, г. Москва, Старая пл., д. 4, Российская Федерация*

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

АННОТАЦИЯ

Цель. В статье раскрываются особенности Северного морского пути (СМП), рассмотрены его состояние, трудности и проблемы, а также перспективы развития.

Процедура и методы исследования. Авторы анализируют вопросы обновления нормативно-правового регулирования использования СМП, исследуют реструктуризацию и увеличение объемов грузоперевозок, а также мероприятия по развитию Севморпути, совершенствованию организационной структуры управления, обеспечению безопасности судоходства, развитию инфраструктуры портов в Арктической зоне РФ. В качестве методов исследования используются системный, контентный и статистический анализ, институциональный подход, а также методы эмпирических исследований.

Результаты исследования. Раскрываются меры, принимаемые Правительством РФ по дальнейшему развитию современного ледокольного флота, а также преимущества принятого инновационного подхода, предусматривающего выделение Северного морского транспортного коридора (СМТК) как целостного объекта управления развитием арктической транспортной системы России. Отмечается, что новый подход к функционированию арктической морской транспортной системы России состоит в значительном увеличении объемов её грузоперевозок с параллельным развитием российских арктических территорий в рамках опорных зон развития. Авторы делают вывод, что в настоящее время развитие СМП и СМТК в целом в большей степени направлено на решение взаимоувязанных задач обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития российской Арктики.

Теоретическая и практическая значимость. В статье обозначены перспективные национальные и международные аспекты развития СМП и СМТК, которые могут быть реализованы.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Северный морской путь, Северный морской транспортный коридор, стратегическое планирование, Арктика, Россия, Росатом, НОВАТЭК, атомные ледоколы

СТРУКТУРА

[Введение](#)

[Национальное значение Северного морского пути, этапы развития](#)

[Северный морской путь: международные аспекты](#)

[Выводы](#)

V. Juravel

Center for Arctic Studies at the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences
11, str. 3 Mohovaya ul., Moscow 125009, Russian Federation

V. Nazarov

Security Council of the Russian Federation
4 Staraya pl., Moscow 103132, Russian Federation

NORTHERN SEA ROUTE: PRESENT AND FUTURE**ABSTRACT**

Purpose. The article reveals the features of the Northern Sea Route (NSR), considers its condition, difficulties and problems, as well as development prospects.

Methodology and Approach. The authors analyze the issues of updating the legal regulation of the NSR use; they are exploring the restructuring and increase in freight traffic, as well as measures to develop the Northern Sea Route, improve the organizational structure of management, ensure the safety of shipping, and develop port infrastructure in the Arctic zone of the Russian Federation. As research methods, systemic, content and statistical analysis, an institutional approach, as well as empirical research methods are used.

Results. It reveals the measures taken by the Government of the Russian Federation to further develop the modern icebreaker fleet, as well as the advantages of the adopted innovative approach, which provides for the allocation of the Northern Sea Transport Corridor (SMTK) as an integral object for managing the development of the Russian Arctic transport system. It is noted that a new approach to the functioning of the Arctic marine transport system of Russia consists in a significant increase in its cargo transportation with the parallel development of the Russian Arctic territories within the framework of development support zones. The authors conclude that at present, the development of the NSR and SMTK as a whole is more aimed at solving the interlinked tasks of ensuring national security and the socio-economic development of the Russian Arctic.

Theoretical / practical implication. The article outlines promising national and international aspects of the NSR and SMTK development, which can be implemented.

KEYWORDS

Northern Sea Route, Northern Sea Transport Corridor, strategic planning, Arctic, Russia, Rosatom, NOVATEK, nuclear icebreakers

ВВЕДЕНИЕ

Арктика – важнейший стратегический регион для России. Поэтому не случайно освоению и развитию арктических кладовых сегодня придаётся такое большое значение. И ключевую роль здесь играет Северный морской путь (СМП).

Сегодня к этой национальной транспортной артерии России приковано внимание не только внутри страны, но и за рубежом. Во-первых, потому что эта магистраль, являясь кратчайшим путём, связывающим Европу и динамично развивающийся Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР), – будущее мировой морской логистики и торговли [1, с. 149; 3, с. 186; 8, с. 469; 15, с. 347; 16, с. 150].

В то же время высказываются опасения, что ряд геополитических факторов и естественных ограничений может снизить конкурентоспособность СМП по сравнению с традиционными маршрутами [2, с. 56; 9, с. 65; 10, с. 70–78; 14, с. 15].

И во-вторых, потому что развитие СМП и освоение на этой основе богатств Арктики являются, по сути, важнейшей национальной задачей, сопоставимой по масштабам и общегосударственной значимости с ключевыми национальными проектами.

В настоящей статье авторы рассматривают основные этапы развития Севморпути в Российской Федерации после достаточно долгого периода деградации этой важнейшей транспортной магистрали с распадом СССР. Важно, что российская государственная политика в Арктической зоне и в отношении Севморпути выстраивается системно, на принципах стратегического планирования, тесно увязывающих задачи обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития страны.

НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ

Национальное значение Северного морского пути заключается в том, и сегодня, и в перспективе, что это – единственный судоходный маршрут, связывающий все арктические и субарктические регионы Российской Федерации. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, он образует единую транспортную систему, соединяющую территорию России как с Запада на Восток, так и по линии Север – Юг.

Если провести ретроспективный анализ формирования и развития государственной политики новой России в отношении Северного морского пути, можно выделить три этапа.

Первый – разработка долгосрочной стратегии развития Арктики, старт которой был дан на заседании Совета Безопасности Российской Федерации 17 сентября 2008 г., где с позиции тесной взаимоувязки задач обеспечения национальной безопасности и социально-экономического развития обсуждался вопрос «О защите национальных интересов России в Арктике». По результатам данного заседания был одобрен документ стратегического планирования «Основы государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», который был утверждён Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 г.¹ В Основых сформулирован важнейший национальный интерес России в Арктике – использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике (ст. 4), определены основные цели и задачи России в развитии Арктической зоны и Северного морского пути, намечены приоритеты государственной политики Российской Федера-

¹ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом Российской Федерации 18.09.2008 № Пр-1969) [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/info/18359> (дата обращения: 12.04.2020).

ции в Арктике, в числе которых использование СМП для международного судоходства в рамках юрисдикции и в соответствии с международными договорами Российской Федерации. Новая редакция данного документа – «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г.» – была утверждена Указом Президента РФ от 05.03.2020².

Во исполнение решений, принятых на заседании 2008 г., было обновлено российское законодательство, касающееся СМП. Принятый 30 июля 2012 г. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» определил правовой статус СМП и границы этой транспортной системы России. Теперь в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации и охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую и исключительную экономическую зоны Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки, с запада – меридианом мыса Желания, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар.

Законодательно также закреплены принципиальные положения о сути понятия «акватория Северного морского пути». Важнейшим из них стало введение правовой нормы, определяющей СМП как «исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации», судоходство в акватории которой осуществляется в соответствии с общепризнанными нормами международного права, международными договорами России и положениями её национального законодательства³. Важно, что данный закон применяется не только к торговым судам, но и к военным кораблям иностранных государств. Такая норма опирается на исторические правооснования, поскольку издавна Россия относила проливы Карские ворота, Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова, которые сегодня составляют часть Севморпути, к своим внутренним водам, причём при отсутствии протестов со стороны каких-либо других государств. Кроме того, эта норма отвечает положениям Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., ст. 234, в которой, в частности, говорится, что «...особыми правами наделяются приполярные государства в части управления различными видами мо-

² Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года (утв. Указом Президента РФ 05.03.2020 № 164) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526> (дата обращения: 12.04.2020).

³ Федеральный закон РФ от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. Федеральный выпуск. 2012. 30 июля.

репользования, в том числе судоходства, в пределах своей экономической зоны в районах, покрытых льдами большую часть года»⁴.

Федеральным законом РФ от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ было предусмотрено создание администрации СМП, которая призвана осуществлять организацию судоходства в его акватории, включая выдачу разрешений на хождение там судов. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 г. № 358-р было создано федеральное государственное казённое учреждение «Администрация Северного морского пути», основной целью которого является контроль над соблюдением правил мореплавания и безопасности на трассах Северного морского пути⁵. Приказом Минтранса России от 17 января 2013 г. № 7 утверждены «Правила плавания в акватории СМП», которыми введено государственное регулирование судоходства по трассам СМП. Документом предусматривается уведомительный порядок прохода судов по трассам Севморпути. К настоящему времени все иностранные суда запрашивают такие разрешения у администрации СМП.

В целях обеспечения безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов Федеральным законом определяется содержание правил судоходства в акватории СМП. Кроме того, Федеральным законом устанавливается плата за ледакольную проводку судна, ледовую лоцманскую проводку судна в акватории Северного морского пути, размер которой определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях, исходя из объёма фактически оказанных услуг. На основе принятых законодательных норм формируется единая система управления в акватории Северного морского пути и современная инфраструктура, обеспечивающая безопасные условия плавания в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение, а также ледакольное и ледовое лоцманское сопровождение, постоянный контроль над местоположением судов⁶ [6, с. 186].

Таким образом, созданы нормативно-правовая база и инфраструктурная основа развития Северного морского пути в новых политических и экономических условиях.

Второй этап развития этой важнейшей транспортной магистрали также связан с решениями Совета Безопасности Российской Федерации, который

⁴ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ратиф. Федеральным законом РФ от 26.02.1997 № 30-ФЗ) [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900747> (дата обращения: 15.03.2020).

⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15.03.2013 № 358-р «О создании федерального государственного казённого учреждения «Администрация Северного морского пути» [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/843> (дата обращения: 11.05.2020).

⁶ Федеральный закон от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. Федеральный выпуск. 2012. 30 июля.

Федеральным законом «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ определён как орган, ответственный за осуществление стратегического планирования в области национальной безопасности (ст. 10, п. 4). На заседании 22 апреля 2014 г., рассмотрев вопрос «О реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике в интересах национальной безопасности», Совбез принял решения о создании Государственной комиссии по вопросам развития Арктики как коллегиального органа, осуществляющего координацию деятельности федеральных органов исполнительной власти в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ), о реализации госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны России на период до 2020 года», о завершении работ по международно-правовому оформлению внешней границы континентального шельфа России в Северном Ледовитом океане, о выработке оптимальной экономической модели развития Северного морского пути, об обеспечении экологической безопасности АЗРФ, об укреплении военной составляющей национальной безопасности в российской Арктике и ряд других.

Решения этого заседания придали новый импульс развитию Севморпути. В частности, существенно увеличился объём грузоперевозок по СМП. Так, в 2016 г. объём перевозок по СМП составил 7,5 млн т [7, с. 241], в 2017 г. было перевезено 10,7 млн т [13], в 2018 г. – 19,689 млн т⁷. По итогам 2019 г. объём перевозок грузов по Северному морскому пути составил 30 млн т при плановом показателе 26 млн т. Прирост грузопотока обеспечили инвест-проекты. В частности, значительный рост показали перевозки сжиженного природного газа (СПГ) с проекта «Ямал СПГ» и нефти с Новопортовского месторождения⁸. Важно также, что в 2017 г. вступил в силу разработанный Международной морской организацией Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах (Полярный кодекс), требования которого распространяются в том числе и на суда, плавающие в акватории Северного морского пути.

Третий этап развития Северного морского пути связан с решением амбициозной задачи, поставленной Президентом Российской Федерации – довести ежегодный грузооборот по СМП до 80 млн т⁹. На этом этапе приняты основные управленческие решения по развитию СМП. В декабре 2018 г. Правительство РФ определило меры по реализации в Арктической зоне Российской Федерации инвестиционных проектов, обеспечивающих развитие Северного морского пути в соответствии с задачами, поставленными данным

⁷ Савосин Д. Объём перевозок по СМП в 2018 г. увеличился в 2 раза // Neftegaz.ru. URL: <https://neftgaz.ru/news/view/179802-Obem-perevozok-po-SMP-v-2018-g.-uvelichilsya-v-2-raza> (дата обращения: 04.03.2019).

⁸ Объём перевозок грузов по Севморпути достиг 30 млн тонн. 13 января 2020 г. // Sudostroenie.info. [13.01.2020]. URL: <https://sudostroenie.info/novosti/29125.html> (дата обращения: 15.01.2020).

⁹ Указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения: 11.05.2020).

указе¹⁰. Решение этой задачи предполагает проведение большого комплекса мероприятий не только по развитию СМП, но и по ускорению социально-экономического развития АЗРФ в целом, что во многом зависит от успешной реализации инвестиционных проектов по добыче минеральных ресурсов крупных корпораций в Арктическом регионе.

В соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2018 г. № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» госкорпорация «Росатом» приняла функционал единого инфраструктурного оператора Северного морского пути. На заседании Госкомиссии по вопросам развития Арктики осенью 2019 г. госкорпорация представила проект Плана развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 г. В первые пять лет он нацелен на выполнение майского указа 2018 г. по увеличению грузооборота, на проведение масштабной работы по развитию портовой и прибрежной инфраструктуры, на развитие портов Сабетта, Варандей, Диксон, Тикси и ряда прибрежных территорий, а также на решение задачи государственной поддержки строительства судов ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов. Далее в 2025–2030 гг. планируется обеспечить круглогодичное судоходство на всей акватории СМП, а также реализовать планы совмещения морских арктических маршрутов с грузопотоком по новому транспортному инфраструктурному проекту «Северный широтный ход», который находится в стадии строительства. На эти сроки также намечено радикальное обновление всей группировки атомного ледокольного флота. В 2031–2035 гг. планируется обеспечить превращение Севморпути в базовый элемент конкурентоспособного международного и национального морского транспортного коридора. В ходе обсуждения были высказаны замечания и предложения по уточнению ряда показателей и характеристик развития СМП.

Как известно, СМП традиционно связан с ключевыми промышленными кластерами страны: Норильским комбинатом; Восточно-Сибирским нефтегазовым комплексом; предприятиями Якутии, Магадана, Чукотки (добыча золота, цветных и редких металлов); лесозэкспортирующими предприятиями Архангельской области. От его развития напрямую зависят освоение и транспортировка энергетических ресурсов Тимано-Печорской провинции, Обской губы, полуостровов Ямала и Гыдана, шельфов Баренцева и Карского морей.

В частности, ПАО «НОВАТЭК» совместно с французской компанией «Тоталь», китайскими CNPC и Фондом Шёлкового пути реализовала большой международный проект – «Ямал СПГ», один из крупнейших по объёму инвестиций в России. Стоимость проекта – 27 млрд долл. США. В проектном финансировании участвуют кредитные организации России, Китая, Японии, а также европейских стран – Италии, Франции, Швеции, Австрии и Германии.

¹⁰ О решениях по итогам совещания по вопросам развития Арктики [Электронный ресурс]. 19.12.2018. URL: <http://government.ru/orders/selection/401/35123> (дата обращения: 21.12.2018).

В общей сложности в условиях антироссийских санкций и ограничений привлечено 19 млрд долл. США иностранных инвестиций.

Фактический объём производства СПГ на трёх линиях сжижения составляет около 18 млн т в год. Дополнительно в 2020 г. будет введена в действие четвёртая линия сжижения мощностью 0,9 млн т, которая полностью оснащена российским оборудованием. Проект «Ямал СПГ» является наиболее ярким примером развития международного сотрудничества в области энергетики и морских грузоперевозок в Арктическом регионе, не имеющим аналогов в мировой практике. Основным целевым рынком этого СПГ являются АТР с отгрузками по Севморпути.

Дополнительно в районе Сабетты начата реализация проекта «Обский СПГ». Речь идёт о строительстве СПГ-завода на основе российского оборудования – предполагается три линии общей мощностью около 5 млн т в год. Это небольшой проект по сравнению с «Ямал СПГ», но значение его состоит в том, что он будет оснащён линиями сжижения российского производства. Ввод в действие первой линии ожидается в конце 2022 г.¹¹

В стадии строительства находится и ещё один крупный проект компании «НОВАТЭК» на базе месторождений Ямала и Гыдана – «Арктик СПГ-2», который будет производить около 20 млн т СПГ, обеспечит размещение на российских предприятиях заказов более чем на 1 трлн руб., создание 12 тыс. рабочих мест в Мурманской области, а по всей России – более 80 тыс.

По докладу руководителя ПАО «НОВАТЭК» Л. Михельсона Президенту Российской Федерации В. В. Путину, к 2024 г. компания будет перевозить по Севморпути 46 млн т грузов, что составит более 50 % всего грузопотока. На начало 2019 г. каждые 33 часа отгружался танкер объёмом 70 тыс. т СПГ¹². Важно отметить, что и проект «Арктик СПГ-2» осуществляется с широким международным участием при его оснащении отечественным оборудованием.

В загрузке СМП наращивают объёмы и другие крупнейшие российские компании. Это «Газпром нефть», «Нефтегазхолдинг», «Северная звезда», «Восток Уголь». Если международное сотрудничество в перевозках руд и угля – дело будущего, то в транспортировке углеводородного сырья складывается конструктивное взаимодействие. Достаточно отметить создание компаниями «Новатэк», «Совкомфлот», китайской Cosco Shipping и Фондом Шёлкового пути совместного предприятия на базе компании «Морской арктический транспорт» для круглогодичной навигации по Северному морскому пути, наращивания уникальных компетенций арктического мореплавания и централизованного управления арктическим флотом. Соглашение, которое закреп-

¹¹ НОВАТЭК вложится в «Обский СПГ» // Коммерсантъ: [сайт]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4041333> (дата обращения: 30.07.2019).

¹² Леонид Михельсон информировал Президента о текущей деятельности и планах развития компании «НОВАТЭК» // Президент России: [сайт]. [26.02.2019]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/59894> (дата обращения: 12.03.2020).

пляет намерения сторон о создании долгосрочных партнёрских отношений в области совместной разработки, финансирования и реализации новых логистических схем круглогодичной транспортировки углеводородного сырья из Арктической зоны Российской Федерации в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а также об организации транзитного грузопотока по Северному морскому пути между Азией и Западной Европой, было подписано в июне 2019 г. на Петербургском международном экономическом форуме¹³.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: МЕЖДУНАРОДНЫЕ АСПЕКТЫ

Российская Федерация в полной мере сознаёт свою ответственность как прибрежное приарктическое государство в части управления различными видами морепользования и реализует комплекс мер, направленных на всестороннее обеспечение его функционирования в сложных условиях высоких широт. В целях выполнения международных обязательств России в рамках Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г. в акватории Северного морского пути продолжают работы по формированию единой глобальной морской системы связи при бедствии на СМП, модернизации объектов Морской спасательной службы Минтранса России, в том числе в посёлках Диксон и Тикси, сформированы морские спасательные центры в Мурманске и Петропавловске-на-Камчатке.

В течение 2018–2019 гг. федеральными органами власти были предприняты шаги по совершенствованию навигационно-гидрографического обеспечения и безопасности судоходства на трассах Севморпути, разработке и внедрению метео-, гидро- и ледовых сервисов, перспективных направлений радиосвязи, беспилотных летательных аппаратов для проведения аварийно-спасательных работ, мониторинга и ледовой разведки. В целом комплексная реализация этих мер превращает Северный морской путь в крупнейший по своим масштабам и значению для России стратегический национальный проект.

Много внимания уделяется вопросам обеспечения экологической безопасности арктических морей и прибрежного шельфа, в том числе в рамках ежегодных комплексных учений МЧС России по борьбе с возможными последствиями экологических катастроф и разливов нефти.

Однако не только экономические и международно-правовые компоненты имеют особое значение для развития Российской Арктики. Обустройство СМП неразрывно связано с вопросами обеспечения военной безопасности в Арктике. В связи с активизацией в последние годы военно-морской деятельности стран НАТО в Арктической зоне Правительство Российской Федерации разработало правила, предусматривающие обязательный порядок уведомления при проходе иностранных военных кораблей по

¹³ «НОВАТЭК», COSCO SHIPPING, «Совкомфлот» и Фонд Шелкового Пути подписали соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт» // ПАО НОВАТЭК: [сайт]. [07.06.2019]. URL: http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3243 (дата обращения: 11.06.2019).

Севморпути. Уведомление требуется подать российской стороне за 45 суток, указав название корабля, маршрут и сроки прохождения СМП, основные параметры судна, а также воинское звание и фамилию капитана. Кроме того, иностранные корабли и суда обязаны брать на борт российских лоцманов. В случае возникновения аварийной ситуации или осложнения ледовой обстановки российские ледоколы должны будут оказать им помощь¹⁴.

Это решение России вызвало резкую реакцию со стороны ряда зарубежных стран, прежде всего США и Канады. Как известно, США выступают за то, что Северный морской путь – международный транспортный коридор, где должны действовать интернациональные, а не национальные правовые нормы. В частности, командующий Береговой охраной США адмирал Пол Зукунфт заявил, что Северный морской путь должен быть транспортной артерией, открытой для всего мирового сообщества¹⁵. Обращает на себя внимание «Арктическая доктрина», представленная Министерством обороны США американскому Конгрессу, которая предусматривает блокирование российского Северного морского пути силами флота США и Канады в кризисный период¹⁶. Вместе с тем американские вооружённые силы не планируют проводить в Арктике манёвры «по обеспечению свободы мореплавания», подобные тем, которые они практикуют в проливах Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей¹⁷.

В этой связи важно заметить, что большая часть Севморпути проходит в акваториях, которые являются внутренними водами и территориальным морем Российской Федерации и, следовательно, находятся под её *суверенитетом*. При этом Россия осуществляет *суверенные права и юрисдикцию в других частях СМП* (а именно в её исключительной экономической зоне) в соответствии со ст. 56 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., включая *суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, и в целях управления этими ресурсами, а также юрисдикцию в отношении «защиты и сохранения морской среды»*¹⁸.

Следует иметь в виду, что ситуация в сфере обеспечения военной безопасности в Арктике за последние годы существенно изменилась. Создана современная пограничная инфраструктура на острове Котельном и Земле

¹⁴ Холодная волна: иностранцам создали правила прохода Севморпути // Известия. 2019. 6 марта.

¹⁵ В США заявили, что Северный морской путь должен быть международным // ТАСС: [сайт]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/5116382> (дата обращения: 14.04.2020).

¹⁶ «Арктическая доктрина» США: Северный морской путь будет заблокирован // РИА Новости: [сайт]. [18.10.2019]. URL: <https://ria.ru/20191018/1559911797.html> (дата обращения: 25.12.2019).

¹⁷ «Претензии будут только расти»: почему США пытаются оспорить права России на Северный морской путь // RT: [сайт]. URL: <https://russian.rt.com/world/article/535621-arktika-morskoi-put> (дата обращения: 11.08.2018).

¹⁸ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (ратиф. Федеральным законом РФ от 26.02.1997 № 30-ФЗ). URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900747> (дата обращения: 15.03.2019).

Франца-Иосифа (застава «Нагурское»). Существенно обновляется корабельная группировка Северного флота, восстанавливаются сеть военных аэродромов, система ПВО. Сформировано оперативно-стратегическое командование «Север», перед которым поставлены задачи по обеспечению территориальной целостности России в Арктическом регионе, охране природных ресурсов Заполярья, континентального шельфа и особой экономической зоны¹⁹.

Важность исключительной отечественной юрисдикции Северного морского пути как национальной транспортной магистрали в настоящее время существенно увеличивается. Вместе с тем сегодня ряд экспертов, включая некоторых российских, ставит под сомнение этот тезис, связывая вопросы суверенной юрисдикции страны с климатическими изменениями. Так, например, по мнению ведущего научного сотрудника Отдела международно-политических проблем ФГБНУ «Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е. М. Примакова» РАН П. Гудева [1], уменьшение ледового покрова в Арктике может привести к тому, что традиционные трассы СМП, сейчас проходящие по внутренним морским водам, территориальному морю и исключительной экономической зоне Российской Федерации, станут более высокоширотными. Если это произойдёт, то, по его аргументации, часть маршрутов в российской Арктике будет находиться за пределами зон суверенитета и юрисдикции России, которая в таком случае уже не будет обладать правовыми полномочиями по контролю над судоходством. В результате высокоширотные трассы из категории национальной транспортной артерии, находящейся под российским контролем, могут превратиться в международный судоходный маршрут. Перестанет существовать необходимость обязательного обеспечения ледокольной и лоцманской проводкой со стороны России, регулирование судоходства будет осуществляться Международной морской организацией и соответствующими международными конвенциями.

Подобная точка зрения вызывает серьёзные и обоснованные возражения. Прежде всего следует иметь в виду, что Севморпуть в своей значительной части располагается в пределах исключительной экономической зоны России, её территориального моря либо даже в российских внутренних водах, т. е. проходит в акваториях, подпадающих под суверенитет или юрисдикцию нашей страны [11, стр. 34].

Особые же права России в пределах её исключительной экономической зоны в Арктике обеспечиваются в соответствии со ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву, которая устанавливает: *«Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем*

¹⁹ Фролов И. Э. Освоение российской зоны Арктики: проблемы воссоздания транспортной и военной инфраструктур // Экономический портал. URL: <https://institutions.com/general/2792-osvoenie-rossiiskoi-zony-arktiki.html> (дата обращения: 10.05.2020).

загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных»²⁰.

Говоря о глобальном потеплении и его влиянии на ледовый покров в арктических водах большую часть года, специалисты напоминают, что от пролива Вилькицкого до Берингова пролива СМП сейчас может использоваться лишь судами арктического класса (Арк-5 – Арк-7) и только с помощью ледоколов 5–6 месяцев в году, причём даже строящиеся мощные атомные ледоколы пр. 22220 «Арктика», «Сибирь», «Урал» не смогут решить проблему устойчивой навигации судами указанного выше ледового класса в зимний период. Эту задачу сможет решить перспективный атомоход пр. 10510 «Лидер» (ЛК-120Я) мощностью 120 МВт [12]. Данные выводы подтверждает практика регулярной летней навигации газозовов типа Арк-7 компании «НОВАТЭК» по СМП в восточном направлении от Сабетты в 2018–2019 гг.

Как подчёркивают эксперты, при транспортировке грузов по самому сложному участку СМП без ледокольной проводки нельзя будет обойтись и в перспективе, даже при глобальном потеплении [18, с. 31]. Например, в проливе Вилькицкого даже в летние месяцы отмечаются сплошное ледовое покрытие и ледяные торосы. В высокоширотных акваториях обстановка ещё сложнее, к тому же она практически не изучена нашими приарктическими партнёрами в гидрографическом, метеорологическом и картографическом отношениях.

Следует также учитывать, что в августе 2015 г. Россия направила в Комиссию ООН по границам континентального шельфа повторную заявку на расширение границ континентального шельфа в Северном Ледовитом океане на 1,2 млн кв. км. В заявке предусматривается присоединение хребта Ломоносова и других участков морского дна, в том числе поднятия Менделеева, котловины Подводников, южной оконечности хребта Гаккеля, а также зоны Северного полюса, к континентальному шельфу Российской Федерации²¹. В рамках рассмотрения российской заявки Подкомиссия ООН заявила о геологической принадлежности территорий, включённых в расширенные границы континентального шельфа, к структурам продолжения шельфа и континента России, что, по оценке специалистов, серьёзно повышает шансы на

²⁰ Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву (ратиф. Федеральным законом РФ от 26.02.1997 № 30-ФЗ). URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900747> (дата обращения: 15.03.2019).

²¹ Заявка России на расширение шельфа в Арктике // РИА Новости: [сайт]. [09.02.2016]. URL: <https://ria.ru/20160209/1371482419.html> (дата обращения: 14.01.2020).

положительное решение²². В период летней навигации 2019 г. Министерство обороны России провело дополнительные батиметрические и гравиметрические исследования, а также акустическое профилирование, собрав исчерпывающие данные для обоснования российской заявки, которые приняты к рассмотрению комиссией ООН. Взаимодействие с комиссией по данному вопросу продолжается²³.

В сентябре 2019 г. на площадке Восточного экономического форума глава Минприроды России Д. Кобылкин сообщил, что ведомство завершило дополнительные научные изыскания, необходимые для обоснования указанной выше заявки. Удовлетворение этой заявки позволит прирастить потенциальные запасы углеводородов минимум на 5 млрд т условного топлива²⁴. Соответственно, это даст дополнительные основания для сохранения контроля и над высокоширотными маршрутами СМП, где ледовая и навигационная обстановка в обозримой перспективе в любом случае будет оставаться сложной.

Важнейшим конкурентным преимуществом России в Арктике является наличие современного ледокольного флота. Сегодня в акватории Северного морского пути действует восемь линейных ледоколов. Из них четыре атомных – «50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач» – и четыре дизель-электрических – «Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников», «Капитан Драницын». Часть этих судов в ближайшее время будет выведена из действующего состава флота в связи с истечением сроков эксплуатации. Однако на замену идут новые атомоходы.

В частности, завершены ходовые испытания головного универсального атомного ледокола пр. 22220 «Арктика» в Финском заливе. Ввод этого ледокола в строй и завершение строительства ледоколов такого же класса «Сибирь» и «Урал» позволят уже к 2025 г. обеспечить круглогодичную проводку судов по самым сложным восточным участкам Северного морского пути.

Кроме того, в целях обеспечения конкурентоспособности СМП как транспортно-коридора из Европы в Азию в условиях круглогодичной навигации на дальневосточном судостроительном комплексе (ССК) «Звезда» в соответствии с поручениями Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

²² Подкомиссия ООН подтвердила принадлежность территорий по заявке России на шельф в Арктике // ТАСС: [сайт]. [03.04.2019]. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/6290153> (дата обращения: 11.05.2019).

²³ Арктика. Получены новые доказательства принадлежности России арктического шельфа // Neftgaz.ru. [18.10.2019]. URL: <https://neftgaz.ru/news/shelf/501539-sevmorput-rasshiraetsya-polucheny-novye-dokazatelstva-prinadlezhnosti-rossii-arkticheskogo-shelfa/> (дата обращения: 25.12.2019).

The Times: арктический маневр России нарушил гренландские планы США <https://politros.com/164934-the-times-arkticheskii-manevr-rossii-narushil-grenlandskie-plany-ssha> (дата обращения: 8.06.2020).

²⁴ Минприроды завершило исследования для расширения границ России в Арктике // РИА Новости: [сайт]. [04.09.2019]. URL: <https://ria.ru/20190904/1558268587.html> (дата обращения: 07.11.2019).

Федерации начата подготовительная работа по реализации проекта создания головного и двух серийных атомных ледоколов пр. 10510 ЛК-120 «Лидер». Он должен обеспечить круглогодичную проводку судов по СМП со скоростью хода не менее 12 узлов в час при толщине льда до 2 м и предельной толщине льда свыше 4 м (со скоростью 1–2 узла)²⁵. При этом скорость хода, обеспечивающая расчётный график движения и, следовательно, конкурентоспособность перевозок, явилась главным критерием при выборе параметров проекта.

ССК «Звезда» позиционируется как головная верфь по формированию в Российской Федерации крупнотоннажного нефтеналивного и газового флота. В частности, на ССК также размещены заказы на строительство судов для «Роснефти», «Газпрома», «НОВАТЭКа», «Росморпорта» и «Совкомфлота». Кроме того, ПАО «НОВАТЭК» ведёт переговоры с отечественными судостроителями относительно постройки четырёх ледоколов на сжиженном природном газе для обеспечения навигации на западной части СМП.

В целом перспективы развития Севморпути неразрывно связаны с развитием Арктической зоны Российской Федерации. Это важнейший фактор для формирования в Арктической зоне опорных зон [4, с. 43], которые рассматриваются сегодня как ключевой инструмент развития Арктики.

Севморпуть имеет решающее значение и для формирования в Арктической зоне России новых проектов, например, по добыче угля на Таймыре, качественному преобразованию посёлка Диксон. И, безусловно, наличие Северного морского пути с сетью современных терминалов и морских портов позволяет расширить масштабы применения в Арктической зоне России инструментов частно-государственного партнёрства как ключевого драйвера экономического роста этого макрорегиона.

Что касается международных аспектов развития СМП, наиболее важными и перспективными представляются два направления. Первое – международный евроазиатский грузовой транзит, второе – использование СМП в формате международных контактов «Арктика – территория мира и согласия».

Очевидно, что решение масштабных задач по модернизации СМП и доведению объёма перевозок по этой магистрали до 80 млн т, переход функционирования СМП на круглогодичную ритмичную навигацию обеспечат снижение стоимости перевозок и всех факторов транспортировки (страховых ставок, тарифов на ледокольную проводку и пр.). Это будет главным драйвером привлечения иностранных перевозчиков на СМП и его использования в качестве транзитного маршрута, в том числе в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь», в форме «Полярного Шёлкового пути». Его совместное формирование в Арктике способно стать частью программы взаимной стыковки России и Китая в соответствии с интересами развития обеих стран [17, с. 69] и представляется перспективным.

²⁵ Ледоколы России. Атомное судостроение // Tadviser: [сайт]. [25.12.2019]. URL: <http://www.tadviser.ru/index.php> (дата обращения: 14.01.2020).

Одновременно развитие Северного морского пути как основы арктической морской транспортной системы является важнейшим условием жизнеобеспечения и развития большинства регионов, входящих в Арктическую зону Российской Федерации. Для таких субъектов федерации, как, например, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа, Якутия, Чукотка, морской транспорт сегодня является наиглавнейшим.

При этом арктическая морская транспортная система не только решает задачи эффективного освоения месторождений полезных ископаемых, экспорта нефти и газа и улучшения условий жизнедеятельности в северных субъектах РФ, но и является ключевым звеном обеспечения международного транзита и связи рынков Атлантики (Европа, восточное побережье США и Канады) и северной части Тихого океана (страны Азиатско-Тихоокеанского региона, включая западное побережье США и Канады).

Все эти вопросы обстоятельно обсуждаются на таких крупнейших международных площадках, как V Международный арктический форум «Арктика – территория диалога», который состоялся в Санкт-Петербурге 9–10 апреля 2019 г., а также на ежегодных (с 2011 г.) международных конференциях представителей государств-членов, стран-наблюдателей Арктического совета и зарубежной научной общественности, которые проводятся под эгидой Совета Безопасности Российской Федерации.

Как представляется, наиболее перспективными направлениями международного сотрудничества в Арктике являются взаимодействие в рамках Арктического совета как на двусторонней, так и на многосторонней основах, а также с государствами прибрежной арктической «пятёрки» и Совета Баренцева / Евроарктического региона по проблематике экономической, научно-технологической кооперации, по линии культурного и приграничного сотрудничества, а также в области совместных исследований глобальных климатических изменений, охраны окружающей среды и эффективного освоения природных ресурсов с соблюдением высоких экологических стандартов.

Особое значение для Российской Федерации имеет активизация контактов с приарктическими государствами по вопросам разграничения континентального шельфа за пределами 200 морских миль в Северном Ледовитом океане с учётом национальных интересов Российской Федерации на основе норм международного права и взаимных договоренностей.

И традиционно приоритетным направлением совместной работы в Арктике, показавшим свою особую практическую значимость, является наращивание усилий приарктических государств в создании единой региональной системы поиска и спасания, а также предотвращения техногенных катастроф и ликвидации их последствий, включая координацию спасательных сил [5, с. 25].

ВЫВОДЫ

Арктика для России – регион мирного сотрудничества, основная ресурсная база XXI в. Все крупные энергетические проекты в Арктике осуществляются с участием зарубежных компаний. Развитие Северного морского пути и всего Северного морского транспортного коридора в целом – это долгосрочная стратегия развития Российской Федерации. Транспорт играет важную роль в обеспечении экономической, энергетической, экологической безопасности РФ в Арктическом регионе. Его роль и значение как национальной базовой транспортной артерии, способной существенно повысить транзитный потенциал и конкурентные преимущества России, постоянно возрастает.

Развитие Северного морского транспортного коридора является необходимым условием обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, надёжных транспортных связей и увеличения грузопотока, нормальных условий жизнедеятельности на северных территориях, ускоренного освоения месторождений полезных ископаемых, экспорта нефти и газа. Развитие СМТК станет отдельным национальным проектом России на севере страны.

В настоящее время функционирование СМТК направлено на обустройство и развитие арктических регионов России, добычу, переработку и транспортировку полезных ископаемых. Строительство «Полярного Шёлкового пути», активное привлечение к арктическим вопросам государств-участников ШОС и ЕАЭС будут способствовать построению мощной транспортной инфраструктуры по суше и морю между Азией и Европой. Его реализация вдоль северных берегов России в полной мере отвечает её национальным интересам. Комплексное развитие СМТК предполагает, что он составит основу Арктической транспортной системы, в которую должен входить комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также береговой инфраструктуры.

Важнейшей предпосылкой реализации этих задач является взаимовыгодное сотрудничество на двух- и многосторонней основе, мирное решение всех возникающих в Арктике проблем.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гудев П. А. Северный морской путь (СМП): экономический потенциал, правовой статус, перспективы развития: тезисы доклада к заседанию Ученого совета ИМЭМО РАН 30 января 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.imemo.ru/files/File/ru/events/2019/30012019/30012019-TEZ-G-001.pdf> (дата обращения: 20.02.2019).
2. Гутман С. С., Конников Е. А., Кузнецов Р. А. Развитие Северного морского пути как элемента системы международных транспортных коридоров // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. № 1. С. 50–58.

3. Дмитриева С. И., Полянский М. А. Арктический регион в контексте интересов российской внешней политики // Проблемы социальных и гуманитарных наук. 2018. № 1 (14). С. 184–191.
4. Дмитриева Т. Е., Бурый О. В. Опорные зоны развития Российской Арктики: содержание, рейтинги и проекты // ЭКО. 2019. № 1 (535). С. 41–59.
5. Комлева Н. А. Арктическая стратегия приарктических государств: общее и особенное // Арктика и Север. 2011. № 2. С. 19–25.
6. Луговец А. А., Курбенков В. А. Государственное регулирование судоходства по акватории Северного морского пути в части обеспечения его безопасности и совершенствования нормативно-правовой базы Российской Федерации: состояние, проблемы, решения // Морские интеллектуальные технологии. 2017. Т. 2. № 3 (37). С. 184–192.
7. Лукин Ю. Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. Архангельск, 2019. 241 с.
8. Лукин Ю. Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2015. Т. 18. № 3. С. 467–475.
9. Может ли Северный морской путь стать конкурентоспособным международным транзитным путем / Л. В. Ларченко, А. В. Колышкин, Т. В. Яковлева, Л. В. Нелюбина // Инновации. 2018. № 10 (240). С. 63–67.
10. Писарева Л. Ю., Кондратьева В. И. Геополитическая конфронтация интересов в Арктике между Россией и зарубежными странами: аналитический обзор // Экономика Востока России. 2017. № 1 (7). С. 70–78.
11. Повал Л. М. Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики // Арктика и Север. 2011. № 3. С. 27–41.
12. Рифеев А. З. Северный Морской Путь. Реальность и желания [Электронный ресурс]. URL: <https://proza.ru/2019/05/27/1620> (дата обращения: 14.04.2020).
13. Савосин Д. Объем перевозок по СМП в 2018 г. увеличился в 2 раза // Neftegaz.ru. URL: <https://neftegaz.ru/news/view/179802-Obem-perevozok-po-SMP-v-2018-g-uvelichilsya-v-2-raza> (дата обращения: 04.03.2019).
14. Смаль С. В., Ильясов Р. М. Северный морской путь: проблемы стратегического развития и перспективы международного использования // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 6 (59). С. 14–16.
15. Сунь С. Потенциал международного сотрудничества РФ и КНР в Арктике: сравнительный анализ национальных интересов // Социально-политические науки. 2017. № 3. С. 12–17.
16. Тодоров А. А. Международный транзитный потенциал Северного морского пути: экономический и правовой аспект // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 3 (42). С. 149–171.
17. Хейфец Б. А. Северный морской путь – новый транзитный маршрут «Одного пояса – одного пути» // Международная жизнь. 2018. № 7. С. 67–87.
18. Чижков Ю. В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 1 (68). С. 27–32.

REFERENCES

1. Gudev P. A. *Severnyi morskoi put' (SMP): ekonomicheskii potentsial, pravovoi status, perspektivy razvitiya: tezisy doklada k zasedaniyu Uchenogo soveta IMEMO RAN 30 yanvarya 2019 g.* [The Northern Sea Route (NSR): the economic potential, legal status, prospects of development: Abstracts of the meeting of the Academic Council IMEMO, January 30th, 2019]. Available at: <https://www.imemo.ru/files/File/ru/events/2019/30012019/30012019-TEZ-G-001.pdf> (accessed: 20.02.2019).
2. Gutman S. S., Konnikov E. A., Kuznetsov R. A. [The development of the Northern Sea Route as an element of international transport corridors]. In: *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [North and the market: the formation of an economic order], 2019, no. 1, pp. 50–58.
3. Dmitrieva S. I., Polyansky M. A. [The Arctic region in the context of the interests of Russian foreign policy]. In: *Problemy sotsial'nykh i gumanitarnykh nauk* [Problems of Social and Human Sciences], 2018, no. 1 (14), pp. 184–191.
4. Dmitrieva T. E., Buryi O. V. [Supporting the development zones of the Russian Arctic: content, ratings and projects]. In: *EKO* [ECO], 2019, no. 1 (535), pp. 41–59.
5. Komleva N. A. [Arctic strategy of the subarctic states: General and special]. In: *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2011, no. 2, pp. 19–25.
6. Lugovets A. A., Kurbenkov V. A. [State regulation of navigation in the waters of the Northern Sea Route to ensure safety and improve the regulatory framework of the Russian Federation: state, problems, solutions]. In: *Morskie intellektual'nye tekhnologii* [Marine Intelligent Technology], 2017, vol. 2, no. 3 (37), pp. 184–192.
7. Lukin Yu. F. *Mnogolikaya Arktika v potoke vremeni i smyslov* [The many faces of the Arctic in the flow of time and meanings]. Arkhangelsk, 2019. 241 p.
8. Lukin Yu. F. [Northern Sea Route: opportunities and threats]. In: *Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Bulletin of Murmansk State Technical University], 2015, vol. 18, no. 3, pp. 467–475.
9. Larchenko L. V., Kolyshkin A. V., Yakovleva T. V., Nelyubina L. V. [If the Northern Sea Route can become a competitive international transit route]. In: *Innovatsii* [Innovation], 2018, no. 10 (240), pp. 63–67.
10. Pisareva L. Yu., Kondrat'eva V. I. [The confrontation of geopolitical interests in the Arctic between Russia and foreign countries: an analytical review]. In: *Ekonomika Vostoka Rossii* [Economy of the East of Russia], 2017, no. 1 (7), pp. 70–78.
11. Poval L. M. [International legal issues section of economic spaces in the Arctic]. In: *Arktika i Sever* [Arctic and North] 2011, no. 3, pp. 27–41.
12. Rifeev A. Z. *Severnyi Morskoi Put'. Real'nost' i zhelaniya* [The Northern Sea Route. Reality and desire]. Available at: <https://proza.ru/2019/05/27/1620> (accessed: 14.04.2020).
13. Savosin D. [The volume of traffic along the NSR in 2018 increased twice]. In: *Neftegaz.ru*. Available at: <https://neftgaz.ru/news/view/179802-Obemperevozok-po-SMP-v-2018-g.-uvelichilsya-v-2-raza> (accessed: 04.03.2019).
14. Smal' S. V., Il'yasov R. M. [Northern Sea Route: problems of strategic development and prospects for international use]. In: *Obshchestvo: politika, ekonomika, parvo* [Society: politics, economics, law], 2018, no. 6 (59), pp. 14–16.

15. Sun' S. [The potential of international cooperation of Russia and China in the Arctic: comparative analysis of national interests]. In: *Sotsial'no-politicheskie nauki* [Socio-political sciences], 2017, no. 3, pp. 12–17.
16. Todorov A. A. [The international transit potential of the Northern Sea Route: economic and legal aspects]. In: *Problemy natsional'noi strategii* [National Strategy Challenges], 2017, no. 3 (42), pp. 149–171.
17. Kheifets B. A. [The Northern Sea Route – new transit route of the “One belt one road”]. In: *Mezhdunarodnaya zhizn'* [International life], 2018, no. 7, pp. 67–87.
18. Chizhkov Yu. V. [The Northern Sea Route in the structure of the Arctic transport system]. In: *Transport Rossiiskoi Federatsii* [Transport of the Russian Federation], 2017, no. 1 (68), pp. 27–32.

ДАТА ПУБЛИКАЦИИ

Статья поступила в редакцию: 14.05.2020

Статья размещена на сайте: 11.06.2020

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Журавель Валерий Петрович – кандидат педагогических наук, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра арктических исследований Института Европы РАН; e-mail: zhvalery@mail.ru

Назаров Владимир Павлович – кандидат политических наук, советник Секретаря Совета Безопасности Российской Федерации; e-mail: vlnazarov1950@gmail.com

Valery P. Juravel – PhD in Pedagogic sciences, leading researcher, Head of the Center for Arctic Studies, the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences; e-mail: zhvalery@mail.

Vladimir P. Nazarov – PhD in Political sciences, adviser to the Secretary of the Security Council of the Russian Federation; e-mail: vlnazarov1950@gmail.com

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ / FOR CITATION

Журавель В. П., Назаров В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета (электронный журнал). 2020. № 2. URL: www.evestnik-mgou.ru

Juravel V. P., Nazarov V. P. Northern Sea Route: Present and Future. In: *Bulletin of Moscow Region State University (e-journal)*, 2020, no. 2. Available at: www.evestnik-mgou.ru.