

УДК 327

EDN: HYFJPB

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran22023125135>

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ОЦЕНКИ И ПРОГНОЗЫ

Валерий Петрович Журавель

ИЕ РАН, Москва, Россия, e-mail: zhvalery@mail.ru, ORCID: 0000-0002-1786-6754

Ссылка для цитирования: Журавель В.П. Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2023. №2. С. 125-135. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135

***Аннотация.** В статье рассматриваются нынешнее состояние и имеющиеся прогнозы функционирования Северного морского пути (СМП). Подчёркивается, что он действует в условиях нормативно-правового обеспечения, повышенного внимания российских властей к мерам безопасности мореплавания. Отмечаются рост грузопотока, улучшение его управляемости посредством совершенствования инфраструктуры, внедрение современных технологий, наращивание кадровых ресурсов и усилия по устранению (ослаблению) введённых против России санкционных ограничений. Автор анализирует «План развития СМП до 2035 года» (от 1 августа 2022 г. №2115-р), подчёркивая его особенности и новизну. По мнению автора, атомный ледокольный флот РФ сегодня достаточно устарел и требуются новые суда данного назначения. В перспективе СМП может укрепить существующие партнёрские отношения РФ с другими заинтересованными в его функционировании государствами. Обращается внимание на влияние Севморпути на развитие территорий Арктической зоны РФ и укрепление безопасности на севере нашей страны. В статье делается вывод о том, что проблемы СМП требуют новых технологических решений для снижения сопутствующих рисков и увеличения эффективности его круглогодичного функционирования.*

***Ключевые слова:** Арктическая зона Российской Федерации, АЗРФ, транспортный потенциал, Северный морской путь, морские перевозки, транзитные перевозки.*

Статья поступила в редакцию: 10.04.2023.

NORTHERN SEA ROUTE: ESTIMATES AND FORECASTS

Valery P. Zhuravel

Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia,
e-mail: zhvalery@mail.ru, ORCID: 0000-0002-1786-6754

For citing: Zhuravel, V.P. (2023) Northern Sea Route: Estimates and Forecasts. Nauchno-analiticheskij vestnik IE RAN 32(2): 125-135. (in Russian). DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135

© Журавель В.П. – к.пед.н., доцент, в.н.с., рук. Центра арктических исследований Отдела страновых исследований ИЕ РАН.

Abstract. *It is noted that the Northern Sea Route (NSR) is characterised by the legal support of its maritime activities, the implementation of measures to ensure the safety of navigation, the growth of cargo traffic, the improvement of its manageability through the advancement of infrastructure, technologies, forecast estimates, human resources, and the elimination (weakening) of the imposed sanctions restrictions against the Russian Federation. The article analyses the NSR Development Plan until 2035 (dated August 1, 2022, №2115-r), highlights its features and novelty, and emphasises that it comprehensively and systematically reveals the priority areas for its development for the first time and implementation of its transport and logistics potential. It is noted that since the nuclear icebreaker fleet is already quite outdated today, it is necessary to commission new icebreakers. It is hoped that the NSR will strengthen the existing partnership relations of the Russian Federation with other states interested in its functioning. Attention is drawn to the influence of the NSR on the development of the territories of the Arctic zone of the Russian Federation and the strengthening of security in the North. The article concludes that the problems of the NSR will require new technological solutions to reduce risks and increase the efficiency of its operation during the year.*

Key words: *Arctic zone of the Russian Federation, transport potential, Northern Sea Route, shipping, transit traffic.*

Article received: 10.04.2023.

Развитие Северного морского пути (СМП) – стратегическая задача России с точки зрения экономики и безопасности, поскольку в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) сконцентрированы значительные запасы полезных ископаемых. Регион занимает стратегическое положение с военной точки зрения, при этом имея очень низкую плотность населения.

Кроме того, СМП – это новый глобальный транспортный коридор, особенно ввиду восточного поворота российской экономики (отчасти естественного, а отчасти вынужденного вследствие антироссийских санкций и разрыва отношений с Западом). Его развитие в качестве конкурентоспособной национальной транспортной артерии должно осуществляться с учётом возможности его более широкого международного использования для осуществления перевозок между Европой и Азией. Северный морской путь – основа экономической стабильности Севера России и важнейший элемент российской и международной транспортной системы. Поэтому необходимо следить за ключевыми факторами, реконструировать существующие и разрабатывать новые маршруты (Jahn... 2022).

Понятно, что в этих условиях задачи развития арктического транспорта и коммуникаций должны учитывать прогноз последствий санкционного давления на Россию, а также принимаемые руководством страны меры по обустройству Севморпути и организации круглогодичной навигации.

Меры правительства для развития СМП: 2022–2023 годы

На совещании с членами Правительства России по вопросам развития Арктической зоны 13 апреля 2022 г. В.В. Путин поставил масштабную задачу и по развитию Северного морского пути. Здесь речь идёт об увеличении грузопотока, создании современной портовой и аварийно-спасательной инфраструктуры, спутниковых систем мониторинга, связи, реализации планов по расширению ледокольного, грузового и аварийно-спасательного флота, соответствующих центров МЧС, создании вертолётной группировки в местах наиболее масштабных инфраструктурных и инвестиционных проектов. Важны проекты строительства судов-

газовозов арктического класса, в том числе в контексте импортозамещения и локализации производства такого оборудования на территории России (Совещание... 2022).

Своевременно принятые меры сказались на объёмах перевозки грузов. Этот показатель в 2022 г. составил 34,034 млн т (Сообщение... 2022), что на 2 млн т больше намеченного в федеральном проекте «Развитие Северного морского пути». В структуре госкорпорации «Росатом» на базе Штаба морских операций ФГБУ создано «Главное управление Северного морского пути», ответственное за контроль над судоходством (Распоряжение... 2022). По информации «ГлавСевморпути» грузопоток увеличивался в первую очередь за счёт перевозок сжиженного природного газа (СПГ), которые превысили аналогичный показатель 2021 г. на 1,2 млн т (1 258 тыс. т). Среди лидеров растущего грузопотока компании ПАО «Новатэк» и ПАО «ГМК «Норильский никель». Серьёзный вклад также вносит «Газпромнефть». Но при этом необходимо отметить, что транзитные перевозки снизились в 10 раз и составили 200 тыс. т. Это стало результатом внешнеторговой деятельности западных стран, сказавшейся и на арктических нефтегазовых проектах: западные компании покинули даже уже реализуемые проекты и отказались от дальнейших инвестиций. Среди них *Equinor*, *Shell*, *ConocoPhillips*, *Statoil*, *Eni SpA* и другие. В этих условиях необходима отдельная программа по налаживанию взаимодействия с крупными судовладельцами, заинтересованными в быстрой перевозке грузов, в том числе с использованием российских ледоколов.

В обзоре МИД РФ «Внешнеполитическая и дипломатическая деятельность Российской Федерации в 2022 г.» подчёркивается, что «в условиях инициированной недружественными государствами “заморозки” полноформатной деятельности Арктического совета российские усилия были сосредоточены на содействии снижению уровня угроз национальной безопасности в Арктике, обеспечении благоприятных международных условий для социально-экономического развития АЗРФ и развития Северного морского пути, в том числе посредством расширения сотрудничества с Китаем, Индией и другими дружественными внерегиональными государствами» (Внешнеполитическая... 2023). В этой связи важно заявление президента РФ В.В. Путина по итогам визита председателя КНР Си Цзиньпина в Москву в марте 2023 г., в котором он отметил позитивные перспективы сотрудничества с китайскими партнёрами в освоении транзитного потенциала Северного морского пути и подтвердил готовность России создать совместный рабочий орган по развитию СМП (Российско-китайские... 2023).

Данное предложение согласуется с п. 50 новой Концепции внешней политики Российской Федерации (март 2023 год), где подчёркивается, что РФ намерена уделять приоритетное внимание «налаживанию взаимовыгодного сотрудничества с неарктическими государствами, проводящими конструктивную политику в отношении России и заинтересованными в осуществлении международной деятельности в Арктике, включая инфраструктурное развитие Северного морского пути» (Концепция... 2023). Пока нет официального разъяснения по этому вопросу, можно предположить, что будут решаться задачи, связанные со строительством крупнотоннажных высокотехнологичных судов для вывоза продукции из завода «Арктик СПГ 2» при условии запуска его второй и третьей очереди в 2024–2025 гг. (Григорьев 2023). При этом стороны будут в большей степени заниматься восточным сектором СМП, который является менее освоенным, что сдерживает скорость перевозок грузов в азиатские страны и обратно (Бхагват 2022). С началом интенсивной добычи сжиженного природного газа (СПГ) на Ямальском месторождении в 2017 г. начался новый этап развития ещё более тесного экономического взаимодействия России и Китая в сферах добычи и переработки российских арктических углеводородов, а также российского арктического и субарктического судоходства. При этом зарубежные исследователи отмечают, что «внутрироссийское судоходство

доминирует на СМП по количеству компаний, судов и рейсов». Указывается также, что азиатских компаний, работающих на СМП, гораздо меньше, чем европейских (Gunnarsson 2021).

Действительно, в развитии акватории Северного морского пути очень важно расширение международного сотрудничества, объединение усилий российских государственных и частных компаний с зарубежными, создание надгосударственных альянсов и объединений по освоению СМП (Новожилов 2022), но при этом участие иностранных государств и компаний в реализации проектов на арктическом направлении, на наш взгляд, должно осуществляться по строгим правилам, установленным Российской Федерацией. Статус СМП как особой зоны России со специальным режимом прохода означает, что мы здесь можем налаживать свой порядок страхования судов, обеспечивать спасательные операции, а также организовывать ледокольное сопровождение. В перспективе, с введением в действие Полярного кодекса, не исключается, что будет согласован единый руководящий документ для всех судов, осуществляющих плавание в Арктике.

В ходе своего Послания Федеральному собранию 21 февраля 2023 г. президент РФ В.В. Путин указал на необходимость наращивания возможностей Северного морского пути в рамках ускоренной модернизации восточного направления железных дорог, Транссиба и БАМа, увеличения не только дополнительных грузопотоков, но и создания основы для решения общенациональных задач по развитию Сибири, Арктики и Дальнего Востока (Послание... 2023). В этот же день им были внесены изменения в Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утверждённые Указом Президента РФ от 5 марта 2020 г. №164, где обращено внимание на «создание системы контроля за обеспечением безопасности судоходства, управлением транспортными потоками в районах интенсивного движения судов в АЗРФ, в том числе реализация комплекса мер по геологическому, геодезическому, картографическому, гидрометеорологическому, навигационному и гидрографическому обеспечению с использованием отечественных технологий, средств и государственных систем» (О внесении... 2023). Это говорит о том, что акватория должна представлять собой важный регион РФ со всеми составляющими структурами, обеспечивающими его планомерное и безотказное функционирование.

В отчёте Правительства РФ в Государственной думе 23 марта 2023 г. М.В. Мишустин отметил: «В зоне особого внимания Правительства находится и Северный морской путь. Повысили его эффективность и безопасность судоходства за счёт создания новой системы управления» (Ежегодный... 2023). Здесь речь идёт о Плане развития СМП до 2035 года, утверждённом председателем Правительства РФ (Распоряжение от 1 августа 2022 года №2115-р). Следует отметить, что вопрос подготовки нового плана в 2022 г. неоднократно рассматривался на совещаниях членов Правительства России. По своему содержанию он фактически является программой развития морской транспортной магистрали российского Крайнего Севера. Также документ содержит перечень дополнительных мер по развитию арктической сырьевой базы. В плане предусмотрено строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний», нефтеналивного терминала «Бухта Север» и угольного терминала «Енисей». План предусматривает строительство береговых и гидротехнических сооружений для обеспечения Баймского месторождения, создание морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа в Камчатском крае и Мурманской области и порта-хаба для организации транзитных перевозок во Владивостоке. Планируется строительство транспортно-логистического узла в морском порту Корсаков на Сахалине, развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, строительство баз бункеровки и техобслуживания в портах Тикси и Диксон. Отдельный раздел плана посвящён созданию судов ледокольного флота, в

том числе головного ледокола проекта «Лидер», и развитию арктических судостроительных и судоремонтных производственных мощностей. Предусмотрены мероприятия по строительству аварийно-спасательного флота из 46 судов и оснащению арктических комплексных аварийно-спасательных центров МЧС вертолётами. Будет создана арктическая спутниковая группировка, которая обеспечит гидрометеорологическое и навигационное сопровождение судоходства и позволит оценивать изменения климата. На разработку космических аппаратов для безопасной навигации предполагается направить свыше 150 млрд руб. К 2030 г. на орбиту должны быть выведены шесть радиолокационных спутников дистанционного зондирования Земли: два «Обзор-Р» и четыре «Кондор-ФКА». Общий объём финансирования около 150 мероприятий составляет почти 1,8 трлн руб. (В развитие... 2022).

Как справедливо отмечает Е.П. Воронина, сотрудник Федерального исследовательского центра «Информатика и управление» РАН, реализация в полной мере всех направлений развития СМП в современных геополитических и экономических условиях требует комплексных и системных решений. Она во многом будет зависеть от того, насколько рационально и полно для выполнения указанных задач используются ресурсы (Воронина 2022). При этом решение вопросов, заложенных в данном плане, на наш взгляд, необходимо адаптировать к текущим реалиям масштабного геополитического кризиса и социально-экономической турбулентности.

12 января 2023 г. председатель Правительства РФ М.В. Мишустин подписал два важных документа, касающихся финансирования инфраструктурных проектов, необходимых для развития Северного морского пути.

Постановление от 12 января 2023 г. №8 (Постановление... 2023) определяет порядок финансирования работ по подготовке и запуску цифровой экосистемы СМП. В 2023–2024 гг. из федерального бюджета на эти цели будет выделена субсидия в размере 3,8 млрд руб. Создание цифровой экосистемы включает установку бортовых автоматизированных информационно-измерительных комплексов на судах, а также самолётах и вертолётах ледовой разведки, благодаря данным которых удастся повысить точность оценки метеорологической и навигационной обстановки. Затем сформированный массив информации о погодных условиях, расположении судов и ледоколов, загруженности портов размещается на Единой платформе цифровых сервисов СМП, где с ним смогут работать зарегистрированные пользователи – грузоперевозчики, судовладельцы, капитаны судов и страховщики. Создание цифровой экосистемы планируется завершить к середине 2025 г. На базе созданной информационной платформы будут оказываться логистические услуги судоходным компаниям. Система будет обеспечивать оформление разрешений на проход судов, мониторинг, диспетчеризацию, управление работой флота.

Распоряжением от 12 января 2023 г. №15-р (Распоряжение Правительства... 2023) утверждён объём бюджетных инвестиций в строительство нефтяного терминала «Порт “Бухта Север”». В 2023 г. они составят более 2 млрд руб., а в 2024 г. – более 1,6 млрд. За счёт федерального финансирования будут проведены работы по углублению акватории порта, а также установлены средства навигации и объекты системы обеспечения безопасности мореплавания. Это даст возможность проводить морские суда ледового класса с суммой полезного груза свыше 120 тыс. т. Ввод в эксплуатацию новой портовой инфраструктуры намечен на 2024 г. Порт будет обслуживать Пайяхскую группу месторождений на севере Красноярского края вблизи Диксона. Он станет крупнейшим в России нефтеналивным терминалом с парком для приёма и хранения нефти.

11 февраля 2023 г. на заседании президиума Госкомиссии по вопросам развития Арктики под председательством заместителя председателя Правительства – полномочного предста-

вителя Президента в ДФО Ю.П. Трутнева обсуждался широкий комплекс вопросов развития СМП:

а) первый заместитель Министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Г.Г. Гусейнов сообщил, что были заключены обязывающие соглашения между Минвостокразвития РФ, госкорпорацией «Росатом» и грузовладельцами в части ежегодного обеспечения грузопотока по Севморпути. Каждая компания взяла на себя обязательства по достижению заявленных объёмов до 2035 г. Грузопоток формируется не только за счёт компаний, с которыми заключены соглашения, но также каботажными перевозками грузов северного завоза, международным транзитом и рядом прочих инвестиционных проектов;

б) в ходе обсуждения было подтверждено, что общая потребность в строительстве грузовых судов для выполнения компаниями взятых на себя обязательств по грузопотоку составляет 41 судно. Госкорпорация «Росатом» должна обеспечить развитие инфраструктуры четырёх терминалов, находящихся в акватории СМП. Речь идёт о терминалах «Утренний», «Бухта Север», «Северная звезда», «Мыс Наглёйнын» и энергопорта для модернизированных плавающих энергоблоков, которое планируется завершить в 2026 г.;

в) Минфину РФ, Минвостокразвития РФ, госкорпорации «Росатом» и «ВЭБ.ДВ» было поручено уточнить финансово-экономическую модель развития Северного морского пути, связав её с планами компаний-грузоотправителей (Юрий Трутнев... 2023).

15 марта 2023 г. заместитель Председателя Правительства А.В. Новак провёл своё очередное совещание по развитию СМП, где были обсуждены вопросы обеспечения безопасности судоходства в период текущей зимне-весенней навигации, достижение целевого показателя грузооборота, ход строительства ледоколов, а также итоги выполнения в 2022 г. плана развития Севморпути до 2035 г. и основные задачи на 2023 г.

Актуализация проблем СМП

Следует отметить активизацию федеральных органов управления, представителей научного сообщества по изучению и решению актуальных проблем СМП.

Отмечая значительные положительные аспекты в развитии Севморпути необходимо видеть недостатки, которые существенно снижают преимущества в реализации интеграционных процессов в Арктике. Состояние его береговой инфраструктуры, созданной в советское время, таково, что не подлежит модернизации, а требует качественного обновления. По уровню развития транспортной инфраструктуры российская Арктика представлена двумя неравнозначными территориями. В Западном секторе сформирована достаточно разветвлённая система автомобильных и железных дорог, круглогодично связанная с наземными транспортными коммуникациями всей страны и арктическими морскими портами. В Восточном секторе круглогодичные наземные транспортные пути с выходом на общероссийскую сеть отсутствуют, а имеются тупиковые железнодорожные ветки небольшой протяжённости и дороги низких категорий (зимники). Пришла в негодность значительная часть причалов, портового оборудования и грузоперевалочных площадок. В целом по российской Арктике требуется увеличение числа гидрометеорологических станций для повышения точности прогнозов. Все порты Арктического бассейна (кроме незамерзающего Мурманска) большую часть года работают в условиях низких температур и покрытой льдом акватории, что для обеспечения нормальной работы требует наличия портовых ледоколов. Есть проблемы с современным картографическим обеспечением. Существующие высокие тарифы, налоги и таможенные пошлины не способствуют экономическому развитию АЗРФ и ее транспортному обеспечению. Необходимо проведение дноуглубительных работ в портах для возможности захода крупнотоннажных судов,

создание современных перегрузочных транспортных узлов. При этом надо иметь в виду, что многие порты перестанут функционировать, поскольку они не будут вписываться в новую складывающуюся систему перевозок по СМП.

Важно отметить, что имеющиеся проблемы в развитии Севморпути соответствующие федеральные и региональные структуры исполнительной власти России, представители бизнеса пытаются решать сегодня за счёт безошибочной проводки специальных судов высокого ледового класса, профессионального уровня действий экипажей в арктических условиях; принимаемых мер по совершенствованию таможенного и пограничного контроля, повышения качества сервисных услуг; создания современных каналов связи для постоянного отслеживания движения грузов, а также работ по дальнейшей модернизации инфраструктуры существующих морских портов и строительству новых терминалов.

Анализируя проблему обеспечения круглогодичной навигации в Арктике, важно обратить внимание на выступление заместителя председателя правления, директора по морским операциям, судоходству и логистике ПАО «НОВАТЭК» Е.Н. Амбросова на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2022), где он отметил, что только для этого необходимо 6 ледоколов, в том числе 3 ледокола в Карском море (2 ледокола обеспечивают двусторонний проход судов через Морской канал Обской губы и один – прокладывает и поддерживает каналы в припайном льду на участке между проливами Матиссена и Вилькицкого, осуществляет проводки судов снабжения) и 3 атомных ледокола задействованы в восточном секторе Арктики для поддержания коммерческой скорости судов-газовозов (Журавель 2022). С каждым годом длительность навигации по Северному морскому пути увеличивается, что позволяет больше время проводить суда без привлечения ледоколов. Но востребованность СМП очень сильно зависит от того, насколько он будет безопасным и комфортным.

Важной для понимания процессов, происходящих на трассе Севморпути и в Арктической зоне, является оценка заместителя руководителя Федеральной таможенной службы В.В. Ивина, который отметил, что в этом районе теперь можно применять процедуру свободной таможенной зоны, где таможенные органы будут осуществлять все виды контроля, кроме пограничного и миграционного. Сейчас большинство пунктов пропуска в Арктике мало востребованы и работают в вахтовом режиме. В 2022 г. более 19,5 млн т сжиженного природного газа и свыше 775 тыс. т газового конденсата оформили сотрудники Новоуренгойского таможенного поста на экспорт. Товары убыли из морского пункта пропуска Сабетта в 268 танкерах-газовозах и 19 конденсатовозах. Всего через таможню прошло 582 морских судна, 292 из которых оформлены на прибытие (Таможенники 2023).

Новый импульс развитию СМП даст принятие федерального законопроекта «О северном завозе», который 22 марта 2023 г. был принят в первом чтении. В нём вводится понятие «опорная инфраструктура северного завоза» и предусмотрена федеральная поддержка для её развития. Это позволит увеличить количество рейсов и расширить номенклатуру грузов. Прорабатывается возможность задействования речного транспорта в Обь-Иртышском и Обском бассейнах для осуществления экспортных перевозок угля, пиломатериалов и зерна.

В 2022 г. было запущено регулярное грузовое сообщение по СМП, выполнено 2 рейса атомным лихтеровозом «Севморпуть» из портов Северо-Запада России на Дальний Восток и в обратном направлении, перевезено 8,5 тыс. т грузов (контейнеры, строительные материалы, техника и др.), загрузка в восточном направлении по последнему рейсу составила 90% и 46% на запад. Количество субсидируемых каботажных рейсов, по информации первого заместителя министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Г.Г. Гусейнова, планируется в 2023 г. увеличить до четырёх, чтобы обеспечить северный завоз. Кроме того, для этих целей

предполагается привлечь суда меньшей вместимости для заходов в неглубоководные порты (Гусейнов...2023). В связи с этим, на наш взгляд, актуальной становится задача по разработке и проектированию большего количества различных моделей ледоколов для увеличения объёмов перевозимых товаров, особенно на сибирских реках.

Актуализировалась проблема проведения дноуглубительных работ на отдельных участках арктических морей в связи с перевозкой больших объёмов грузов крупнотоннажными судами. Большая часть арктических проливов мелководны и их экономически эффективная эксплуатация предполагает дальнейшее расширение возможностей для навигации. По мнению декана Арктического факультета Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова А.Б. Афолина, таким является пролив Дмитрия Лаптева, соединяющий Восточно-Сибирское море с морем Лаптевых. На одном из участков пролив имеет глубину менее 10 метров, в связи с чем проводка крупнотоннажных судов с относительно дешёвой стоимостью логистики на тонну груза будет затруднительна.

Развитие СМП, освоение АЗРФ предполагает увеличение количества работников, которые будут обеспечивать его функционирование и трудиться на арктической территории.

Северный морской путь имеет крайне высокий экономический потенциал, он становится надёжной, эффективной транспортной магистралью для решения задач национальных проектов, а также реальным элементом глобальной логистической системы XXI в. в условиях активного освоения углеводородных месторождений мирового значения на шельфе Северного Ледовитого океана. Для бесперебойной круглогодичной работы необходимо в России создавать и развивать транспортно-логистические узлы – хабы: газовые, контейнерные, нефтяные, угольные. В них будет осуществляться накопление углеводородов с нефтетанкеров и газозов, товаров с контейнеровозов усиленного ледового класса и последующая перегрузка на крупнотоннажные морские суда, но уже без ледового усиления. С российской позицией согласны и зарубежные авторы, которые отмечают, что «развитие логистических операций предполагает круглогодичную доставку товаров из удалённых пунктов СМП на незамерзающие перевалочно-складские узлы, расположенные за пределами СМП, но в пределах России» (Gunnarsson...2021). При этом важно понимать, что растёт спрос на товары, перевозимые в контейнерах. Всё это создаст новый облик российского Севморпути.

* * *

Политическое руководство РФ настойчиво и последовательно проводит курс на развитие и модернизацию инфраструктуры Северного морского пути, усиление ледокольной группировки, увеличение объёмов транспортировки грузов. Стратегия в вопросах Арктики сконцентрирована на поддержании суверенитета государства, что находит отражение в «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г. и на дальнейшую перспективу», чего не было в предыдущем документе. Следует отметить, что выполнение Плана по развитию СМП зависит от ускоренного социально-экономического развития арктических территорий, а также от успешной реализации инвестиционных проектов по добыче минеральных ресурсов крупными корпорациями в Арктическом регионе.

В социально-экономическом аспекте развитие Северного морского пути сопряжено с развитием инфраструктуры в арктических регионах, насыщением Арктики профессиональными кадрами и трудовой миграцией, оптимизацией туристской логистики и развитием новых межрегиональных маршрутов, решением ряда экологических проблем, а также вопросов безопасности (Timoshenko 2021).

С учётом того, что в результате действий «недружественных» стран ряд логистических

и транспортных цепочек нарушены, необходимо добиваться транспортной связанности морской и наземной транспортных систем в АЗРФ. Севморпуть как транспортная система должен стремиться к самоокупаемости эксплуатируемых объектов, он должен стать выгодным, быстрым, регулярным, безопасным коммерческим сервисом, сформированным в интересах грузоотправителей логистическим пространством. На основе анализа экономических затрат и выгод от использования СМП Россия ускорит разработку модели самоподдерживающегося маршрута. Для этого важно определять не только объёмы перевозимого груза, но и его стоимость.

Сотрудничество с Китаем, Индией и другими дружественными государствами в Арктике должно осуществляться на правительственном уровне, взвешенно, прагматично, будучи направленным на увеличение объёмов перевозимых грузов по СМП и совместное обустройство его инфраструктуры. Его необходимо развивать на равноправных, уважительных и взаимовыгодных условиях, на основе заключённых долговременных соглашений и контрактов.

Есть понимание того, что активное использование морских путей Арктики обострит проблему загрязнения морских вод. Увеличение антропогенной нагрузки приведёт к нарушению привычного уклада жизнедеятельности коренных и малочисленных народов Крайнего Севера, потери кормовой базы арктических животных. Этот аспект необходимо учитывать в организации научной и хозяйственной деятельности арктических субъектов РФ.

В условиях нарастающей военно-политической напряжённости в Арктическом регионе усилиями блока НАТО, подрыва экспортных трубопроводов «Северный поток» и «Северный поток – 2», существует угроза использования арктических магистралей для осложнения обстановки в Арктике при организации судоходства.

США, видя активизацию России в Арктике, активно вовлекают своих союзников в программы по наращиванию мощи НАТО посредством использования их ресурсного потенциала. Это во многом объясняет быстрое принятие в альянс Финляндии. Совместно они пытаются пересмотреть базовые положения международных договоров, регулирующих хозяйственную и иную деятельность в Арктике. США, Китай, Япония и Финляндия прилагают усилия по изменению национального статуса Северного морского пути, добиваясь его интернационализации. Этому во многом может способствовать изменение состава и формата деятельности Арктического совета. В этих условиях РФ необходимо своевременно принимать адекватные меры, направленные на поддержание паритета и создание благоприятных условий для защиты национальных интересов в этом важном регионе.

Список литературы / References

Gunnarsson, J. (2021). Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping. *Marine Policy* 124: 104369. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104369

Jahn, C., Weigell, J., Levina, A., Iliashenko, V. (2022). The Northern Sea Route as a Factor of Sustainable Development of the Arctic Zone. In: Ilin, I., Devezas, T., Jahn, C. (eds.) (2022). *Arctic Maritime Logistics. Contributions to Management Science*. Springer, Cham. DOI 10.1007/978-3-030-92291-7_14

Timoshenko, D.S. (2021). Tourism branding of the Russian Arctic destinations. In: *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 625: 012020 DOI: 10.1088/1755-1315/625/1/012020

Бхагват, Д. (2022). Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) // *Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения»* 2: 75-89. [Bhagwat, D. (2022). Development policy of the Mari-

time Silk Road: Opportunities for Russia (on the example of the Northern Sea Route). Bulletin of the Russian State University for the Humanities. Series «Political Science. Story. International Relations» 2: 75-89. (in Russian).]. DOI: 10.28995/2073-6339-2022-2-75-89

В развитие Северного морского пути вложат 1,8 триллиона рублей. Российская газета. 16.08.2022. [1.8 trillion rubles will be invested in the development of the Northern Sea Route. RG. 16.08.2022. (in Russian).]. Available at: <https://rg.ru/2022/08/16/reg-szfo/v-razvitie-severnogo-morskogo-puti-vlozhat-18-trilliona-rublej.html> (accessed 28.08.2022).

Внешнеполитическая и дипломатическая деятельность Российской Федерации в 2022 году. Обзор МИД России. 29.03.2023. [Foreign policy and diplomatic activity of the Russian Federation in 2022. Overview of the Russian Foreign Ministry. 29.03.2023. (in Russian).]. Available at: https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860242/#_Toc130229935 (accessed 03.04.2023).

Воронина, Е.П. (2022). Современные подходы к обеспечению комплексного развития северного морского пути: маркетинг-анализ транспортно-логистического потенциала // Север и рынок: формирование экономического порядка 4: 58-71. [Voronina, E.P. (2022). Modern approaches to ensuring the integrated development of the northern sea route: marketing analysis of the transport and logistics potential. North and the market: the formation of an economic order 4: 58-71. (in Russian).]. DOI: 10.37614/2220-802X.4.2022.78.004

Григорьев, М.Н. (2023). Арктический СПГ в поисках выхода // Газовый бизнес 1: 40-49. [Grigoriev, M.N. (2023). Arctic LNG in search of a way out. Gas business 1: 40-49. (in Russian).].

Гусейнов, Г.Г. (2023). Устойчивое развитие Арктических регионов Российской Федерации // Региональная энергетика и энергосбережение 1: 18-24 [Huseynov, G.G. (2023). Sustainable Development of the Arctic Regions of the Russian Federation. Regional Energy and Energy Saving 1: 18-24. (in Russian).].

Ежегодный отчёт Правительства в Государственной Думе. Правительство России. 23.03.2023. [Annual report of the Government in the State Duma. The Russian Government. 23.03.2023. (in Russian).]. Available at: <http://government.ru/news/48055/> (accessed 29.03.2023).

Журавель, В.П. (2022). Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ-2022) и его арктическая повестка // Арктика и Север 48: 244-260. [Zhuravel, V.P. (2022). St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2022) and its Arctic agenda. Arctic and North 48: 244-260. (in Russian).]. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.244

Концепция внешней политики Российской Федерации (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 31 марта 2023 г. № 229). МИД РФ. 31.03.2023. [The Foreign Policy Concept of the Russian Federation (approved by Decree of the President of the Russian Federation of March 31, 2023 No. 229). Ministry of Foreign Affairs of RF. 31.03.2023. (in Russian).]. Available at: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1860586/ (accessed 03.04.2023).

Новожилов, А.М. (2022). Пространство Северного морского пути как международный транспортный путь // Ученые записки РАП 21(2): 9-13. [Novozhilov, A.M. (2022). The space of the Northern Sea Route as an international transport route. Scientific Notes RAP 21(2): 9-13. (in Russian).]. DOI: 10.24182/2073-6258-2022-21-2-9-13

О внесении изменений в Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утверждённые Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. №164. Консультант. 21.02.2023. [On amendments to the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035, approved by Decree of the President of the Russian Federation dated March 5, 2020 №164. Consultant. 21.02.2023. (in Russian).]. Available at: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_440120/ (accessed 03.04.2023).

Послание Президента Федеральному Собранию. Президент РФ. 21.02.2023. [Message of the President to the Federal Assembly. President of Russia. 21.02.2023. (in Russian).]. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/70565> (accessed 25.02.2023).

Постановление Правительства Российской Федерации от 12.01.2023 г. №8. «Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета на обеспечение создания цифровой экосистемы Северного морского пути». Правительство России. 12.01.2023. [Decree of the Government of the Russian Federation No. 8 dated January 12, 2023 «On approval of the Rules for granting subsidies from the federal budget to ensure the creation of a digital ecosystem of the Northern Sea Route». The Russian Government. 12.01.2023. (in Russian).]. Available at: <http://government.ru/docs/all/145650/> (accessed 03.04.2023).

Распоряжение Правительства Российской Федерации от 12.01.2023 г. №15-р. Правительство России. 12.01.2023. [Decree of the Government of the Russian Federation dated January 12, 2023 №15-р. The Russian Government. 12.01.2023. (in Russian).]. Available at: <http://government.ru/docs/all/145570/> (accessed 13.02.2023).

Распоряжение Правительства РФ от 23.07.2022 года №2019-р. [Decree of the Government of the Russian Federation of July 23, 2022 №2019-р (in Russian).]. Available at: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208010008>.

Российско-китайские переговоры. В Кремле прошли переговоры Владимира Путина с Председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином. Президент РФ. 21.03.2023. [Russian-Chinese negotiations. Vladimir Putin held talks with President of the People's Republic of China Xi Jinping in the Kremlin. President of Russia. 21.03.2023. (in Russian).]. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/70748> (accessed 23.03.2023).

Совещание по вопросам развития Арктической зоны. Президент РФ. 13.04.2022. [Meeting on the development of the Arctic zone. President of Russia. 13.04.2022. (in Russian).]. Available at: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/68188> (accessed: 03.04.2023).

Сообщение Департамента коммуникаций Госкорпорации «Росатом». Росатом. 13.01.2022. [Message from the Department of Communications of the State Corporation Rosatom. Rosatom 13.01.2022. (in Russian).]. Available at: <https://www.rosatom.ru/journalist/news/obem-perevezennykh-gruzov-po-severnomu-morskому-puti-v-2022-godu-sostavil-34-034-mln-tonn/> (accessed 03.04.2023).

Таможенники оформили более 20 млн тонн СПГ на экспорт в Арктике. Уральское таможенное управление. 24.01.2023. [Customs officials have cleared more than 20 million tons of LNG for export in the Arctic. Ural Custom Department. 24.01.2023. (in Russian).]. Available at: <https://utu.customs.gov.ru/about/sobytiya/document/377223> (accessed 15.02.2023).

Юрий Трутнев провёл заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Правительство РФ. 11.02.2023. [Yuri Trutnev chaired a meeting of the Presidium of the State Commission for the Development of the Arctic. The Russian Government. 11.02.2023. (in Russian).]. Available at: <http://government.ru/news/47764/> (accessed 03.04.2023).