

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И УПРАВЛЕНИЕ ОТРАСЛЯМИ И РЕГИОНАМИ СЕВЕРА И АРКТИКИ РОССИИ

УДК 338.23(98):327(98)

### ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКИХ КОММУНИКАЦИЙ В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**М. В. Иванова**

**Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина КНЦ РАН, Апатиты, Россия**

**Для цитирования:** Иванова М. В. Оценка возможности развития арктических коммуникаций в акватории Северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2021. № 2. С. 35-45 DOI: 10.37614/2220-802X.2.2021.72.003

**Аннотация.** Новые планы развития российской Арктики вызвали определенные реакции как внешней, так и внутренней среды. В марте 2018 г. президентом страны были озвучены новые ориентиры развития Северного морского пути (СМП). Далее были приняты документы стратегического развития Арктической зоны РФ. Одним из основных направлений в данных документах выделено развитие СМП в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ. В рамках работы были исследованы политические и экономические аспекты внешней среды, которые влияют на развитие и функционирование арктических коммуникаций в акватории СМП. Информационной основой послужили экспертные оценки ученых и политических деятелей, а также публикации новостных компаний и экспертные интервью. Рассмотрена специфика институционального правового поля СМП. Выявлено проявление «арктического дуализма», обусловленного столкновением национального и международного права, когда изменения национального правового поля ведут к ответной реакции со стороны других арктических государств, возрастанию политических рисков, связанных с усилением конкуренции. Также определены основные бизнес-тренды развития СМП. Рассматриваемый в статье период характеризуется усилением внутриэкономической политики России, направленной на активизацию бизнес-процессов в Арктической зоне РФ. В то же время исследованные тенденции в рамках внешней среды свидетельствуют о ряде ограничений использования СМП как международной транзитной магистрали, поэтому в ближайшей перспективе СМП может использоваться только для обеспечения промышленных нужд арктического бизнеса.

**Ключевые слова:** Арктика, Северный морской путь, государственная политика, судоходство.

### ASSESSMENT OF OPPORTUNITIES FOR THE DEVELOPMENT OF ARCTIC COMMUNICATIONS IN THE AREA OF THE NORTHERN SEA ROUTE

**Medeya V. Ivanova**

**Luzin Institute for Economic Studies of the Kola Science Centre of the RAS, Apatity, Russia**

**For citation:** Ivanova M. V. Assessment of opportunities for the development of arctic communications in the area of the northern sea route. Sever i ryok: formirovanie ekonomicheskogo poryadka [The North and the Market: Forming the Economic Order], 2021, no. 2, pp. 35-45 DOI: 10.37614/2220-802X.2.2021.72.003

**Abstract.** New plans for the development of the Russian Arctic caused certain reactions from both the external and internal environment. In March 2018, the President of the country announced new guidelines for the development of the Northern Sea Route (NSR). The documents for the strategic development of the Arctic zone of the Russian Federation were asserted. One of the main directions in these documents is the development of the NSR as a competitive national transport means of communication of the Russian Federation on the world market. As a part of the research, the political and economic aspects of the external environment were studied, which affect the development and functioning of Arctic communications in the water area of the NSR. The informational basis was provided by expert assessments of scientists and politicians, as well as by publications of news outlets and experts' interviews. The specificity of the institutional legal field of the NSR is considered. The article reveals the phenomena of "Arctic dualism" caused by the clash of national and international law, when changes in the national legal field lead to a response from other Arctic states and an increase in political risks related to increased competition. The main business trends in the development of the NSR were also identified. The period considered in the article is characterized by the strengthening of the domestic economic policy of Russia, which is aimed at enhancing business processes in the Arctic zone of the Russian Federation. At the same time, the considered trends within the external environment indicate a number of restrictions for the use of the NSR as an international transit highway. The processes considered indicate that in the near future, the use of the NSR can only be considered in the context of meeting the industrial needs of the Arctic business.

**Keywords:** Arctic, Northern Sea Route, state policy, shipping.

## Введение

Последнее десятилетие СМП активно привлекает внимание ученых и бизнеса, политиков и общества. По оценкам экспертов, Северный Ледовитый океан подвержен определенным переменам, связанным с процессами изменения климатических условий, которые привели к уменьшению ледяного покрова Арктики за последние сорок лет (NSIDC<sup>1</sup>). Особенно это сказывается на приатлантической Арктике, которая включает Баренцево море и западную часть бассейна Нансена, где наиболее заметно сокращение площади морского льда и в летний сезон, и в сезон максимального его развития [1, 2]. Из-за сокращения ледовой шапки появляются новые перспективы для исследования природных ресурсов, морских перевозок и бизнеса.

Многообразие арктических возможностей открывает новые горизонты развития России и ее укрепления в мировой экономической системе. Это и перспективное освоение арктического шельфа, где, по оценкам экспертов, запасы нефти и газа составляют 30 % всех мировых запасов, это и возможность развития морских арктических транспортных коммуникаций по нескольким направлениям: 1) транспортное обеспечение крупных энергетических и других бизнес-проектов в Арктике; 2) перспектива развития альтернативной морской транспортной магистрали между Азией и Северной Европой (по СМП протяженность маршрута из Азии (Иокогамы) в Европу (Роттердам) на 40 % короче по сравнению с традиционным) [3]; 3) реализация возможностей сопряжения интересов инициативы «Пояс и Путь» с существующими национальными и региональными проектами [4]; 4) интегрирование возможностей развития эффективной транспортной системы Баренцевой/Евроарктической транспортной зоны (данный проект направлен на повышение внутренней связуемости между странами Баренцева региона и укрепление внешних связей с мировыми рынками, создание новых возможностей для ключевых отраслей промышленности региона<sup>2</sup>); 5) перспективный проект «Северное сияние» (Northern Lights) прокладки по дну российских северных морей арктической высокоскоростной оптической линии (ВОЛС) от Мурманска до Владивостока<sup>3</sup> (оптическая магистраль «Северное сияние» должна обеспечить

замыкание «кольца» с наземными ВОЛС в направлении Европа — Азия и, соответственно, увеличить надежность трансроссийского транзитного маршрута.

Анализ последних исследований, посвященных различным аспектам развития СМП, подтверждает необходимость создания современной инфраструктуры маршрутов, реновации и строительства портов и ледоколов, что открывает возможности для развития всей Арктической зоны РФ и различных отраслей экономики страны. В то же время перспективы развития СМП существенно зависят от воздействия внешней среды: дальней (международной) и ближней (собственно национальной), что и обусловило постановку цели нашего исследования.

**Цель.** Данное исследование направлено на выявление экономических и политических процессов, влияющих на возможности развития арктических коммуникаций в акватории СМП. Выбран период с марта 2018 г., когда были озвучены новые ориентиры развития СМП, по настоящее время. Перспективные планы развития российской Арктики вызвали определенные реакции как внешней, так и внутренней среды, что обусловило постановку двух исследовательских задач: в первую очередь рассмотреть институциональную среду СМП, связанную со спецификой международного морского права. Затем выявить основные тренды развития «ниши» СМП и определить проблемы, ограничивающие его потенциальные возможности.

## Методология

Исследование выполнено на основе междисциплинарного подхода [5]. Теоретические построения основываются на результатах экспертной оценки отечественных и зарубежных научных работ, законодательных и нормативных документов, определяющих деятельность СМП. Качественный контент-анализ как неопросный метод исследования [5] позволил выявить тенденции изменения взглядов на развитие СМП в течение исследуемого периода (март 2018 г. — сентябрь 2020 г.) в разрезе четырех направлений — политика, бизнес, экономика и общество. Единицей анализа было выбрано ключевое слово — «Северный морской путь». В качестве источника информации были использованы публикации и экспертные интервью РБК (ведущей российской компании, работающей в сферах масс-медиа и информационных технологий). Использование в исследовании массовых источников обосновано, так как содержащаяся в них информация обеспечивает понимание контекста происходящих событий. Понятие «контекст»

<sup>1</sup> National Snow & Ice Data Center URL: <https://nsidc.org> (дата обращения: 12.09.2020).

<sup>2</sup> Barents Euro-Arctic Cooperation. URL: <https://www.barentscooperation.org/en/About/Contacts/Search/Documents> (дата обращения: 12.09.2020).

<sup>3</sup> Новости цифровой трансформации, телекоммуникаций, вещания и ИТ. URL: <https://www.comnews.ru/content/204072/2020-01-22/2020-w04/severnoe-siyanie-obrelo-partnera> (дата обращения: 15.09.2020).

включает анализ и учет внутренней и внешней сред изучаемого объекта [6] и формирует основу для ситуационного анализа, который позволяет оценить макросреду, в которой действует изучаемый объект, через выявление политических, экономических и общественных трендов.

### Северный морской путь

Северный морской путь официально является судоходным путем, соединяющим Северную Европу с Азией. Современные границы СМП определены в Кодексе торгового мореплавания РФ<sup>4</sup> — от Карских Ворот на западе до мыса Дежнева на Чукотке — и связаны с ледовой обстановкой в этих районах. Итак, под «акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» (статья 5.1. Кодекса внесена Законом от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути»).

В различных источниках можно встретить синонимичное понимание СМП и Северо-восточного прохода, однако следует отметить, что Северо-восточный проход включает в себя Баренцево море и доступ в Мурманский морской порт, таким образом формируя общий маршрут в российском секторе Арктики между мысом Нордкап и Беринговым проливом.

Освоение СМП имеет многовековую историю научных открытий. В сферу *общегосударственного экономического и социального развития* СМП был вовлечен 17 декабря 1932 г., когда было принято решение Совета Народных Комиссаров СССР об организации Главного управления Северного морского пути и поставлена задача «проложить окончательно северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, и держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути» («Известия»,

21 декабря 1932 г.) [7, с. 3].

С марта 2020 г. Указ Президента РФ «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» (от 5 марта 2020 г. № 164) определяет основные национальные интересы страны в Арктике, где одним из основных направлений выделено развитие СМП в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ<sup>5</sup>.

### Анализ внешней среды СМП

Новые ориентиры развития СМП, озвученные президентом по время послания Федеральному собранию в марте 2018 г. и оформленные в виде указа, стали определенным триггером активизации арктических бизнес-проектов. Согласно новому указу грузопоток по СМП к 2025 г. должен увеличиться в десять раз — до 80 млн тонн ежегодно. На основе проведенного контент-анализа рассмотрим основные тренды общей динамики СМП как совокупного «бизнес-проекта». Период исследования охватывает диапазон публикаций о СМП с марта 2018 г. по 2020 г. включительно. Информационные источники проанализированы по четырем направлениям: бизнес, политика, экономика и общество (табл. 1).

Таблица 1

Структурный анализ источников о СМП по направлениям, %\*

Направление	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Бизнес	50	44	70
Политика	10	50	—
Экономика	20	3	30
Общество	20	3	-
<i>Итого</i>	100	100	100

\* Рассчитано автором на основе информации <https://www.rbc.ru/tags/?tag>.

Количество опубликованных материалов в СМИ о СМП в разрезе направлений «Бизнес» и «Политика» в 2019 г. увеличилось на порядок. Также период 2018–2019 гг. характеризуется проведением рядом знаковых мероприятий, посвященных Арктике. В Санкт-Петербурге состоялись: VI Международный арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты», инициированный администрацией Ямало-Ненецкого

<sup>4</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 05.10.2020).

<sup>5</sup> Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019> (дата обращения: 30.10.2020).

автономного округа (в ноябре 2018 г.); Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» (в декабре 2018 г.); IV Международный арктический форум «Арктика — территория диалога» (апрель 2019 г.). Одним из важных вопросов, рассматриваемых на форуме, было развитие СМП в рамках конференции «Северный морской путь», которая состояла из двух панельных сессий «Развитие грузоперевозок по Северному морскому пути» и «Система управления СМП и обеспечение безопасности мореплавания в арктических условиях». В центре внимания были вопросы об освоении транспортно-логистического потенциала СМП и его роли в развитии Арктической зоны РФ. Анализ экспертных интервью (М. Куленко, директора Департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий госкорпорации «Росатом»; А. Пилясова, директора Центра экономики Севера и Арктики, А. Иванова, эксперта проектного офиса развития Арктики) канала РБК по результатам работы форума позволил выявить ключевые точки СМП. Эксперты подчеркнули важность СМП как связующей магистрали субарктических и арктических регионов России, обеспечивающей внутренние перевозки: северный завоз, работу нефтегазовых месторождений и промышленных проектов в Арктике, а также развитие грузоперевозок между Дальним Востоком и европейской частью страны. Положительная оценка была дана формированию системы управления и стратегии развития СМП, а также выстраиванию эффективного взаимодействия между госкорпорацией «Росатом» и Министерством транспорта России по качественному и безопасному использованию акватории СМП, развитию портовой инфраструктуры и грузоперевозок.

**Политика** и правовое регулирование играют важную роль в формировании современной внешней среды СМП, особенно под влиянием разногласий между Россией и США в Арктике и политики санкционного давления. Один принятый закон в рамках национальной политики государства может ограничить перспективы ведения той или иной деятельности или, наоборот, открыть новые возможности. Арктика особенно чувствительна к внешней среде, где политика страны зависит от общемировой политической ситуации. Это важный аспект, поскольку «арктический дуализм» влечет за собой возрастание политических рисков вокруг СМП, связанных с усилением конкуренции между государствами в Арктике, особенно прибрежными [8].

Во многом данная проблема связана с некоторыми институциональными особенностями законодательного регулирования СМП, который как объект управления имеет двойственный характер: с

одной стороны, это часть национальной арктической транспортной коммуникации России, с другой — часть Арктики и морского пространства Северного Ледовитого океана. В результате управление и эксплуатация СМП регулируется как российским законодательством, так и попадает под юрисдикцию международного морского права. Отметим некоторые аспекты.

Правила регулируют экологическое равновесие в регионе, требования к безопасности судов и экипажа. Большая часть международных морских конвенций разработана Международной морской организацией (International Maritime Organization (IMO)), которая является органом Организации Объединенных Наций.

Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) известна как наиболее значимая международная конвенция, регулирующая деятельность на море [9]. Статья 234 UNCLOS «Покрытые льдом районы» косвенно регулирует возможности коммерческого судоходства в арктическом регионе, где прибрежные государства имеют право дополнительных требований для судов, проходящих через покрытые льдом моря в пределах их юрисдикции [10]. Таким образом, на акваторию СМП распространяются особые правила судоходства, которые Россия имеет право устанавливать в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву.

Полярный кодекс представляет собой руководство Международной морской организации (ИМО) для судов, эксплуатируемых в полярных водах, и содержит конкретные требования по обеспечению безопасности на море, квалификации персонала и защите окружающей среды в Арктике и Антарктике. Полярный кодекс был разработан в дополнение к существующим инструментам ИМО с целью «повышения безопасности эксплуатации судов и смягчения воздействия на людей и окружающую среду в удаленных, уязвимых и потенциально суровых полярных водах» [11] и вступил в силу в январе 2017 г. для новых судов, в январе 2018 г. — для существующих судов. С 1 июля 2018 г. были установлены обязательные минимальные требования как к конструкции судов, так и к укомплектованию их персоналом, обучению и квалификации экипажа [12, 13]. Кодекс требует, чтобы суда подали заявку на получение свидетельства полярного судна (PSC), которое стало условием для прохождения СМП после января 2019 г. (ИМО, 2018). Таким образом, международный Полярный кодекс преследует основную цель — обеспечение безопасной эксплуатации судов и защиты полярной среды от риска полярных вод. Данный международный закон распространяется на суда, работающие в антарктических и арктических водах [14].

Помимо правовых споров возникают и другие. Так, в 2019 г. наблюдается повышение международного интереса к СМП, особенно со стороны арктических стран. Новая волна межгосударственной дискуссии была вызвана: 1) введенными требованиями к иностранным военным для прохода СМП, согласно которым иностранные военные должны предупреждать Россию за 45 дней о планах пройти через СМП, а также брать на корабли российских ледовых лоцманов; 2) информацией об укреплении СМП дополнительными силами ПВО, о чем в интервью газете «Красная звезда» рассказал командующий Северным флотом (СФ) России адмирал Николай Евменов<sup>6</sup>; 3) новыми перспективными планами развития СМП, в том числе Морского шелкового пути<sup>7</sup>.

Основным оппонентом России по вопросам развития Арктики и Северного морского пути остаются Соединенные Штаты Америки. Анализ публикаций за рассматриваемый период позволил выявить несколько претенциозных вопросов.

Во-первых, это перманентный спор об интернационализации СМП [15], несмотря на нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Конвенция в сфере регулирования судоходства (в частности, статья 58<sup>8</sup>) определяет, что суда любых государств имеют право на свободную навигацию в пределах исключительной экономической зоны (ИЭЗ) прибрежного государства, которая равняется расстоянию в 200 морских миль от береговой линии за вычетом 12 морских миль территориального моря и 12 миль прилегающей зоны. Поскольку акватория СМП частично расположена в том числе в зоне ИЭЗ России<sup>9</sup>, правовые основания для требований о свободном судоходстве по ней имеются. Предъявляемые американскими властями претензии [16] объясняются традиционной установкой США на доминирование в Мировом океане. Приверженность принципу свободы судоходства отражена в стратегических документах США относительно Арктики и бескомпромиссно отстаивается в первую

очередь Военно-морскими силами (ВМС) США [17, с. 23]. Данные тенденции подтверждаются публикациями и выступлениями американских политиков за исследуемый период. Как пишет The Washington Examiner, командующий ВМС США в Европе и Африке адмирал Джеймс Фогго заявил, что «Арктика — регион, к которому должны иметь доступ все страны Арктического совета». Соединенные Штаты заинтересованы в том, чтобы не допустить в этом регионе доминирования России и Китая<sup>10</sup>. Глава Госдепартамента Майк Помпео на заседании Арктического совета министерского уровня в г. Рованиемеи (Финляндия, май 2019 г.) отметил, что США считают СМП международными водами, и также выразил беспокойство о планах России по его соединению с китайским Морским шелковым путем. Он также обратил внимание на то, что на СМП Россия требует от других стран запрашивать у нее разрешение на прохождение<sup>11</sup>.

Во-вторых, это «препятствие» сотрудничеству России с другими государствами и ограничения экономического развития страны. Санкционные меры США и Евросоюза, которые начали вводиться с апреля 2013 г., оказали определенное влияние на развитие СМП в части возможностей для наращивания грузоперевозок, в том числе коммерческих, а также ограничили доступ к западным технологиям, что отразилось на разработке шельфа. Одновременное падение цен на нефть сказалось на возможностях финансирования проектов, связанных с развитием маршрута, строительством и восстановлением морских портов [18, с. 368], метеорологических и гидрологических станций [19, с. 379]

В-третьих, следуя новой «Северной доктрине», США хотят лишить Россию права на СМП<sup>12</sup>. На встрече с представителями приарктических стран американская сторона предложила Китаю закрыть станции в Исландии и Норвегии, а также перестать инвестировать в строительство СМП и принудить Москву вывести войска из арктических регионов.

Несмотря на санкционную риторику, возможности СМП привлекают азиатские государства — Китай, Японию, Южную Корею и Сингапур.

<sup>6</sup> Источник: РБК. Россия укрепит защиту Северного морского пути дополнительными силами ПВО. URL: <https://www.rbc.ru/politics/06/03/2019/5c7f5c1d9a79472a7e3a9182> (дата обращения: 19.09.2020).

<sup>7</sup> Источник: РБК. Путин допустил соединение Севморпути с китайским «Морским шелковым путем». URL: <https://www.rbc.ru/politics/27/04/2019/5cc3e6159a794728a3a00473> (дата обращения: 19.10.2020).

<sup>8</sup> Article 58. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. The United Nations. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (дата обращения: 19.09.2020).

<sup>9</sup> Статья 5.1 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания» (в редакции Федерального закона от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ). URL: [http://www.nsga.ru/ru/ofitsialnaya\\_informatsiya/ktm\\_statement.html](http://www.nsga.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/ktm_statement.html) (дата обращения: 12.09.2020).

<sup>10</sup> Источник: РБК. Адмирал США пообещал не допустить господства России и Китая в Арктике. URL: <https://www.rbc.ru/politics/22/02/2019/5c6f70179a794776a4ba0a60> (дата обращения: 20.10.2020).

<sup>11</sup> Источник: РБК. В МИДе заявили о попытке США превратить Арктику в театр военных действий URL: <https://www.rbc.ru/politics/23/05/2019/5ce677199a79470535e88c43> (дата обращения: 20.10.2020).

<sup>12</sup> Источник: РБК. Сербские СМИ сообщили о попытке США лишить Россию права на Севморпуть. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5da554479a794793315c2c05> (дата обращения: 20.10.2020).

Грузовые суда из КНР уже совершали проходы через СМП (за первую половину 2019 г. с начала навигационного сезона прошли шесть судов<sup>13</sup>). Также власти страны опубликовали Белую книгу по Арктике, в которой официально изложены приоритеты государственной политики Поднебесной в регионе, среди них: «сотрудничество с арктическими государствами в использовании морских путей и добыче природных ресурсов, способных оказать значительное воздействие на энергетическую стратегию и экономическое развитие Китая»<sup>14</sup>.

В одном из выступлений в апреле 2019 г. президент Российской Федерации В. В. Путин говорил о возможности состыковки СМП и китайского Морского шелкового пути. Глава государства отметил, что в случае реализации подобного плана будет создан глобальный и конкурентный маршрут, связывающий Северо-Восточную, Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой. «Такой масштабный проект подразумевает тесное сотрудничество стран Евразии в наращивании транзитных перевозок, строительстве портовых терминалов, логистических центров», — заметил президент. В связи с этим представленные на форуме государства он призвал подключиться к осуществлению подобной задачи (в целом на мероприятии присутствуют представители более 150 стран мира). Кроме того, президент обозначил новые перспективы, которые, по его словам, открываются с формированием транспортного коридора «Север — Юг» протяженностью более семи тысяч километров. «В его рамках будет налажено как железнодорожное, так и автомобильное сообщение, что позволит значительно ускорить грузоперевозки из Южной Азии через Иран, Азербайджан и Россию в Европу», — рассказал президент, заметив, что «в вопросах совершенствования евразийской транспортной инфраструктуры Россия активно взаимодействует с партнерами по Шанхайской организации сотрудничества».

Скандинавские страны в большей степени озабочены вопросами организации поисково-спасательных работ и вопросами экологии. Так, в начале декабря посол Дании в России Карстен Сендергорд заявил в интервью «РИА Новости», что у государства есть вопросы по поводу введенных Москвой правил прохода иностранных судов по водоему. «Например, что касается сотрудничества по авиационным и морским поисково-спасательным

работам», — сказал Сендергорд<sup>15</sup>. По его словам, правила «должны быть предсказуемы и прозрачны» и их необходимо обсудить, в том числе в Арктическом совете. Норвегия сомневается в экономической целесообразности СМП и говорит о необходимости проверки на соответствие экологическим стандартам. Об этом «Известиям» заявила глава МИД страны Инне Мари Эрикссон<sup>16</sup>. У Севморпути есть проблемы в отношении поисково-спасательных работ и недостаточной инфраструктуры. «Это сильно усложняет задачу сделать этот маршрут выгодным и коммерчески успешным, как многие того хотели бы», — пояснила она. В апреле 2017 г в Норвегии был опубликован документ «Арктическая стратегия Норвегии — между геополитикой и социальным развитием». Несмотря на участие в санкционной политике и приостановку экономического взаимодействия с Россией в Арктике [20], в данном стратегическом документе подчеркивается, что отношения с Россией останутся важным элементом арктической политики Норвегии<sup>17</sup>.

Рассмотренные дискуссионные вопросы оказывают определенное негативное влияние на перспективы конструктивного взаимодействия стран в Арктическом регионе и развитие судоходства по СМП. Однако трансформация внутренней политики России, которая направлена на повышение значимости учета пространственного фактора социально-экономического развития, что нашло свое отражение в стратегических документах и национальных проектах, направленных на «новое» освоение удаленных земель, укрепили геополитические и геоэкономические позиции и перспективы России в Арктике.

**Бизнес.** Зависимость экономических возможностей развития территории от интересов бизнеса очень велика, особенно это относится к труднодоступным территориям Крайнего Севера и Арктики. Исторически сложилось так, что промышленное освоение этих территорий в мире осуществлялось крупными ресурсоэксплуатирующими компаниями. Поэтому группа факторов, характеризующих состояние экономики СМП, должна учитывать исторические природно-ресурсные особенности АЗРФ, производственную специфику ведущих отраслей и значения официальных экономических показателей.

<sup>13</sup> Permissions for navigation in the water area of the Northern sea route. The Northern Sea Route Administration. URL: [http://www.nsr.ru/en/rassmotrenie\\_zayavleniy/razresheniya.html](http://www.nsr.ru/en/rassmotrenie_zayavleniy/razresheniya.html) (дата обращения: 02.10.2020).

<sup>14</sup> Full Text: China's Arctic Policy. The State Council of the People's Republic of China. URL: [http://english.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm) (дата обращения: 20.09.2020).

<sup>15</sup> Источник: РБК. В Генштабе отказали иностранным военным кораблям в заходах на Севморпуть. URL: <https://www.rbc.ru/politics/18/12/2019/5df946449a7947bdc236d855>

<sup>16</sup> Источник: РБК. Норвегия проверит Северный морской путь на экологичность. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfree/news/5d63443e9a7947905479a58e> (дата обращения: 22.10.2020).

<sup>17</sup> Norway's Arctic Strategy — between geopolitics and social development // Сайт Правительства Норвегии. 2017. URL: <https://www.regjeringen.no/contentassets/fad46f0404e14b2a9b551ca7359c1000/arctic-strategy.pdf>.

По майскому указу президента грузооборот СМП должен увеличиться до 80 млн рублей в год к 2024 г. Прогнозные оценки различных ведомств и организаций разнятся. Так, по данным Федерального агентства морского и речного транспорта, в 2017 г. грузопоток по этому маршруту вырос на 42,6 % и составил 10,7 млн т, к 2020 г., по оценкам ведомства, объем перевозок грузов по СМП должен был составить 44 млн т, а к 2030 г. он возрастет до 70 млн т. По подсчетам Минприроды, к 2024 г. по СМП объем транспортировки грузов составит 52 млн т в год, что следует из презентации ведомства на совещании министра с властями девяти арктических регионов от 25 декабря (новости от 16 января 2019 г.)<sup>18</sup>. В марте 2019 г. Минприроды обновило прогноз грузооборота СМП, дополнив его объемами, необходимыми для выполнения майского указа президента, согласно которым грузопоток составит 82 млн т к 2024 г. (новости на март 2019 г.)<sup>19</sup>.

В результате объем грузоперевозок в 2020 г. составил 32,97 млн т (в 2019 г. было перевезено 31,5 млн т). По целевым показателям федерального проекта «Северный морской путь» (29 млн т в 2020 г.) план был перевыполнен на 13,7 %<sup>20</sup>.

Увеличение грузопотока в перспективе связано с реализацией ресурсных проектов и масштабной реконструкцией портовой и транспортной инфраструктур. Основные проекты и источники формирования грузовой базы СМП представлены в табл. 2.

В дополнение к рассмотренным проектам возможно увеличение объема арктических грузов по маршруту СМП. Например, помимо вывоза минерального сырья можно перевозить грузы снабжения для действующих и строящихся производств, транзитные грузы, «зерно Тюмени и металлоконструкции Урала и другие грузы, не связанные с нефтью и газом» (представитель Минприроды Наталья Хлопунова<sup>21</sup>), а также осуществлять северный завоз. По оценкам экспертов, это обеспечит 5 млн т из заявленных 82 млн т.

Проект «Ямал СПГ» (Сабетта) фактически стал триггером качественно нового развития экономики в Арктике (рис.).

В целом за исследуемый период в рамках бизнес-среды можно выделить несколько ключевых

проблем: 1) риски невыполнения указа президента по планируемой загрузке грузооборота СМП; 2) вопросы государственного участия в реализации проекта «Северный морской путь» путем предоставления налоговых преференций и концессионных соглашений, а также возможности использования судов под иностранным флагом на шельфе Арктики, если не будет российских аналогов<sup>22</sup>; 3) изменение границ СМП; 4) развитие инфраструктуры для повышения привлекательности коммерческих перевозок. В числе основных проблем развития СМП председатель экспертной группы по вопросам освоения минеральных ресурсов и развития транспортной системы в Арктике отметил отсутствие инфраструктуры и регулярной грузовой базы на всем протяжении маршрута. «Контейнеровоз датской компании Maersk, в августе — сентябре проходивший по маршруту, даже не смог загрузиться рыбой, потому что в порту не хватало рефрижераторов», — отметил он<sup>23</sup>.

**Экономика и общество.** Общеэкономическому полю СМП и общественному интересу за исследуемый период было посвящено незначительное количество публикаций (табл. 1). В основном рассматривались вопросы обеспечения экономических интересов страны в целом и регионов. В данном контексте можно выделить несколько вопросов: 1) конкуренция на глобальном рынке энергоресурсов; 2) возможности регулярных поставок рыбной продукции с Дальнего Востока по СМП; 3) конкуренция Суэцкому каналу.

Общественный пласт ситуационного анализа отражает социогуманитарные особенности Арктической зоны РФ, связанные с природно-географическим положением, сложившейся спецификой расселения, проживанием на прибрежных территориях и территориях присутствия ресурсодобывающих компаний коренных народов Севера и их традиционным природопользованием. Таким образом, наиболее существенными вопросами, требующими решения, стали: обеспечение экологической безопасности и устойчивости, создание инфраструктуры безопасной эксплуатации СМП и возможности использования маршрута, который проходит в водах российской Арктики, в качестве альтернативы торговому пути из Азии в Европу, проходящему через Суэцкий канал.

<sup>18</sup> Источник: РБК.

<https://www.rbc.ru/business/16/01/2019/5c3dde2f9a79471715920f53>.

<sup>19</sup> Источник: РБК.

<https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c87d7af9a7947460fcfc78e>.

<sup>20</sup> <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/658338-v-2020-g-gruzooborot-po-severnomu-morskomu-puti-vyros-pochti-na-5/>.

<sup>21</sup> Источник РБК. Минприроды нашло способ выполнить указ Путина по загрузке Севморпути. URL: <https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c87d7af9a7947460fcfc78e> (дата обращения: 01.11.2020).

<sup>22</sup> С 1 января 2019 г. в России действуют поправки в Кодекс торгового мореплавания (КТМ), запрещающие использовать суда под иностранным флагом для перевозки грузов в Арктике по СМП, в том числе нефти, газа и угля, а также вести каботаж.

<sup>23</sup> Источник РБК. Майский указ застрял во льдах: как найти 80 млн т грузов для Севморпути. URL: <https://www.rbc.ru/business/16/01/2019/5c3dde2f9a79471715920f53> (дата обращения: 01.11.2020).

Таблица 2

## Проекты и источники грузовой базы СМП\*

Компания	Территория бизнеса	Проект
ПАО «Газпром нефть»	Ямало-Ненецкий автономный округ (п-ов Ямал)	Месторождение Новопортовское
ПАО «НОВАТЭК»	То же	«Ямал СПГ»; «Арктик СПГ-2»
Inpatenixo Holdings Ltd Романа Троценко	Красноярский край (п-ов Таймыр)	Проект ООО «Северная Звезда»
ООО «Арктическая горная компания» (УК «ВостокУголь»)	То же	Лемберовская группа месторождений антрацита
ПАО «НК «Роснефть»»	»	Ванкорский кластер
ООО «ННК-Таймырнефтегаз-добыча»	»	Пайяхский проект
«Восток Инжиниринг»	Республика Саха (Якутия)	Томторское месторождение (участок «Буранный»)
KazMinerals	Чукотский АО	Баимский медно-золотой проект

\* Составлено автором на основе информации новостного сайта «РБК» и официальных сайтов компаний.



Технологические причалы № 1 и № 2, порт Сабетта

**Заключение**

Подводя итоги исследования, необходимо выделить несколько важных аспектов внешней среды, влияющих на развитие и функционирование СМП.

Институциональная среда СМП тесно связана со спецификой международного морского права. Соответственно, любые изменения институционального правового поля ведут к ответной реакции со стороны других арктических государств, возрастанию политических рисков, связанных с усилением конкуренции. Таким образом, проявляется «арктический дуализм» СМП.

Основные тренды развития «ниши» СМП связаны с неблагоприятной политической ситуацией, обостренной санкционной политикой последних лет, которая негативно влияет на возможности развития и международного сотрудничества в рамках СМП. Однако, помимо прибрежных арктических государств, многие неарктические государства, особенно азиатские, в последнее десятилетие проявляют усиленный интерес к региону [21, 22].

Одновременно наблюдается усиление внутриэкономической политики России, что способствует активизации бизнес-процессов в



Арктической зоне РФ и, соответственно, развитию СМП в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной системы. Это подтверждается и рядом принятых за рассматриваемый период стратегических документов: Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (с изменениями и дополнениями); Распоряжением Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р (ред. от 31 августа 2019 г.) «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года»; Указом Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

Несмотря на активизацию бизнеса, в ближайшее время не выявлено потенциальных возможностей загрузки СМП товарами, не связанными с производственной деятельностью и арктическими проектами (табл. 2). Существует проблема загрузки СМП промышленными и продовольственными товарами. Например, успешный опыт доставки рыбы с Дальнего Востока в Мурманск<sup>24</sup> обозначил проблему обратной загрузки, что делает доставку рыбопродукции для перевозчика коммерчески не выгодной. Таким образом, с одной стороны, мы наблюдаем серьезные барьеры реализации проекта «Северный морской путь», с другой — целевую государственную политику, направленную на его развитие.

<sup>24</sup> Источник: ТАСС. Регулярным перевозкам рыбы по Севморпути помогут субсидии и загрузка обратных рейсов. URL: <https://tass.ru/ekonomika/8542475> (дата обращения: 23.11.2020).

## Литература

1. Иванов В. В., Алексеев В. А., Алексеева Т. А., Колдунов Н. В., Репина И. А., Смирнов А. В. Арктический ледяной покров становится сезонным? // Исслед. Земли из космоса. 2013. № 4. С. 50–65.
2. Ivanov V., Alexeev V., Koldunov N. V., Repina I. A., Sandoe A. B., Smedsrud L. H., Smirnov A. Arctic ocean heat impact on regional ice decay: a suggested positive feedback // J. Phys. Oceanogr. 2016. No. 46. P. 1437–1456. <https://doi.org/10.1175/JPO-D-15-0144.1>
3. Liu & Kronbak The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe // Journal of Transport Geography. 2010. Vol. 18, issue 3. P. 434–444.
4. Сунь Сюэнь. Проблемы и перспективы освоения Северного морского пути в контексте реализации инициативы «Пояс и Путь» // Проблемы Дальнего Востока. 2017. № 6. С. 5–15.
5. Creswell J. W. Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage. 2014. P. 599.
6. Ньюман Л. Неопросные методы исследования // Социологические исследования. 1998. № 6. С. 119–129.
7. Забелин П. В. Основы стратегического управления. М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2013. 451 с.
8. Летопись Севера. Т. 11. Сб. по вопросам истории экономического развития и ист. географии Севера / редкол.: С. В. Славин (отв. ред.) и др. М.: Мысль, 1985. 255 с.
9. Heininen L. Security of the Global Arctic in Transformation — Potential for Changes in Problem Definition. In: Heininen L. (eds) Future Security of the Global Arctic: State Policy, Economic Security and Climate. Palgrave Pivot, London: 2016, pp. 12–34. DOI 10.1057/9781137468253\_2
10. Freestone D., Barnes R., Ong D. M. (Eds.). The law of the sea: progress and prospects. Oxford; New York: Oxford University Press, 2006.
11. Nordquist M. H., Moore J. N., Heydar T. H. Changes in the Arctic environment and the law of the sea. Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2010. 594 p.
12. International Code for Ships Operating in Polar Waters (Practical guide) / International Maritime Organization. 2016. P. 83.
13. Grandinetti S. Development of a Cost-Benefit Model for Shipping in the Arctic. Chalmers University of Technology, 2017.
14. Kendrick A. The Design and Operational Implications of the IMO Polar Code. Technical Report, STX Canada Marine, 2016.
15. Быковский В. К. Международный полярный кодекс как основной международный правовой акт по обеспечению безопасности перевозок в Арктике // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. 2020. № 1. С. 82–91.

16. Галимуллин Э. З., Бенедык И. В. Перспективы Северного морского пути и российско-американские отношения // *Международные процессы*. 2020. Т. 17, № 4 (59). С. 115–134. DOI 10.17994/IT.2019.17.4.59.7
17. Brubaker R. Straits in the Russian Arctic // *Ocean Development & International Law*. 2001. 32. 263– 287. <https://doi:10.1080/009083201750397600>
18. Graham W. C. The Arctic, North America, and the World: A Political Perspective. In: Berry D. A., Bowles N., Jones H. (eds). *Governing the North American Arctic*. St Antony's Series. Palgrave Macmillan, London: 2016. P. 13–29. [https://doi.org/10.1057/9781137493910\\_1](https://doi.org/10.1057/9781137493910_1)
19. Kirchner S. Beyond the Polar Code: Enhancing Seafarer Safety along the Northern Sea Route // *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*. 2018. 11 (3). P. 365–373. <https://doi.org/10.17516/1997-1370-0230>
20. Веретенников Н. П., Геращенко Л. В., Евграфова Л. Е. Реальность и перспективы развития коммуникаций Северного морского пути // *Вестник МГТУ*. 2016. Т. 19, №2. С. 377–382. DOI: 10.21443/1560-9278-2016-2-377-382
21. Александров О. Б., Киргизов-Барский А. В. Россия и Норвегия в Арктике Движение к партнерству или от него? // *Свободная мысль*. 2020. № 2 (1680). С. 85–94.
22. Tonami A. The Arctic policy of China and Japan: multi-layered economic and strategic motivations // *The Polar Journal*. 2014. No. 4 (1). P. 105–126. DOI 10.1080/2154896X.2014.913931

### References

1. Ivanov A. A., Alekseev V. A., Alekseeva T. A., Koldunov N. V., Repina I. A., Smirnov A. V. Arkticheskiy ledynoi pokrov stanovitsy sezonnem? [Is Arctic ice cover becoming seasonal?]. *Issled. Zemli iz kosmosa*, 2013, No. 4, pp. 50–65. (In Russ.).
2. Ivanov V., Alexeev V., Koldunov N. V., Repina I. A., Sandoe A. B., Smedsrud L. H., Smirnov A. Arctic ocean heat impact on regional ice decay: a suggested positive feedback. *J. Phys. Oceanogr.* 2016, No. 46, pp. 1437–1456. <https://doi.org/10.1175/JPO-D-15-0144.1>
3. Liu & Kronbak The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe. *Journal of Transport Geography*, 2010, vol. 18, Issue 3, pp. 434–444.
4. Sun Suven. Problemy i perspektivy osvoeniy Severnogo morskogo puti v kontekste realizacii iniciativy "Poys i Put' [Challenges and prospects of Northern Sea Route Development within the context of Belt and Road Initiative]. *Problemy Dalnego Vostoka*. 2017, No. 6, pp. 5–15. (In Russ.).
5. Creswell J. W. *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage, 2014, pp. 599.
6. N'uman L. Neoprosnye metody issledovaniy [Non-survey research methods]. *Sociologicheskie issledovaniy*, 1998, No. 6, pp. 119–129. (In Russ.).
7. Zabelin P. V. *Osnovy strategicheskogo upravleniy* [Fundamentals of strategic management]. Moscow, Informacionno-vnedrencheskii centr "Marketing", 2013, 451 p. (In Russ.).
8. *Letopis Severa. T. 11. Sbornik po voprosam istorii ekonomicheskogo razvitiy i ist. geografii Severa* [Chronicle of the North. Volume 11. Collection dedicated to North economic development history and historic geography]. Moscow, Mysl, 1985, 255 p. (In Russ.).
9. Heininen L. *Security of the Global Arctic in Transformation — Potential for Changes in Problem Definition*. In: Heininen L. (eds) *Future Security of the Global Arctic: State Policy, Economic Security and Climate*. Palgrave Pivot, London, 2016, pp. 12–34. DOI 10.1057/9781137468253\_2
10. Freestone D., Barnes R., Ong D. M. (Eds.). *The law of the sea: progress and prospects*. Oxford, New York, Oxford University Press, 2006.
11. Nordquist M. H., Moore J. N., Heydar T. H. *Changes in the Arctic environment and the law of the sea*. Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2010, 594 p.
12. *International Code for Ships Operating in Polar Waters* (Practical guide). International Maritime Organization, 2016, pp. 83.
13. Grandinetti S. *Development of a Cost-Benefit Model for Shipping in the Arctic*. Chalmers University of Technology, 2017.
14. Kendrick A. *The Design and Operational Implications of the IMO Polar Code*. Technical Report, STX Canada Marine, 2016.
15. Выковский В. К. Mezhdunarodnyi polyarnyi kodeks kak osnovnoy mezhdunarodnyi pravovoy akt po obespecheniu bezopasnosti perevozok v Arktike [International Polar Code as a main international legal act for

- ensuring transportation safety in the Arctic]. *Mezhdunarodnje sotrudnichestvo evrazijskih gosudarstv: politika, ekonomika, pravo*, 2020, No. 1, pp. 82–91. (In Russ.).
16. Galimullin E. Z., Benedyk I. V. Perspektivy Severnogo morskogo puty i rossiysko-amerikanskije otnosheniy [Northern Sea Route Prospects and Russian and American relations]. *Megdunarodnye prozessy*, 2020, vol. 17, No. 4 (59), pp. 115–134. (In Russ.). DOI 10.17994/IT.2019.17.4.59.7
  17. Brubaker R. Straits in the Russian Arctic. *Ocean Development & International Law*, 2001, 32, pp. 263–287. <https://doi:10.1080/009083201750397600>
  18. Graham W. C. *The Arctic, North America, and the World: A Political Perspective*. In: Berry D. A., Bowles N., Jones H. (eds). *Governing the North American Arctic*. St Antony's Series. Palgrave Macmillan, London, 2016, pp. 13–29. [https://doi.org/10.1057/9781137493910\\_1](https://doi.org/10.1057/9781137493910_1)
  19. Kirchner S. Beyond the Polar Code: Enhancing Seafarer Safety along the Northern Sea Route. *Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences*, 2018, 11 (3), pp. 365–373. <https://doi.org/10.17516/1997-1370-0230>
  20. Veretenikov N. P., Gerashenko L. V., Evgrafova L. E. Realnost i perspektivy razvitiya kommunikacii Severnogo morskogo puty [Current state and prospects of development of Northern Sea Route communication]. *Vestnik MGTU*, 2016, vol. 19, No. 2, pp. 377–382. (In Russ.). DOI: 10.21443/1560-9278-2016-2-377-382
  21. Aleksandrov O. B., Kirgizov-Barskii A. V. Rossiya i Norvegiya v Arktike: Dvigenie k partnerstvu ili ot nego? [Russia and Norway: Coming together or separately?]. *Svobodnaya mysl*, 2020, No. 2 (1680), pp. 85–94. (In Russ.).
  22. Tonami A. The Arctic policy of China and Japan: multi-layered economic and strategic motivations. *The Polar Journal*, 2014, No. 4 (1), pp. 105–126. DOI 10.1080/2154896X.2014.913931

**Об авторе:**

© Иванова Медея Владимировна – докт. экон. наук, доцент, главный научный сотрудник, [mv.ivanova@ksc.ru](mailto:mv.ivanova@ksc.ru), ORCID 0000-0002-6091-8804, Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина КНЦ РАН, Апатиты, Россия

® Medeya V. Ivanova – Doctor of Sciences (Economics), Associate Professor, Chief Researcher, [mv.ivanova@ksc.ru](mailto:mv.ivanova@ksc.ru), ORCID 0000-0002-6091-8804, Lulin Institute for Economic Studies of the Kola Science Centre of the RAS, Apatity, Russia

Статья поступила в редакцию 14 апреля 2021 года

Статья принята к публикации 22 мая 2021 года