

Лаборатории аналитики
Института актуальных международных проблем
Дипломатической академии Министерства иностранных дел
Российской Федерации

Научно-исследовательская работа на тему:

«Угрозы безопасности Северного морского пути: сегодня и завтра»

Работу выполнил:
Крылов Данила Сергеевич

Москва, 2021

Общая информация о Северном морском пути

Впервые о Северном пути по морю Россия задумалась еще в 1525 году. Но временем его расцвета стала эпоха СССР. В 1960 году в Арктике появился первый атомный ледокол «Ленин». Еще через 20 лет ледокол нового класса «Арктика» преодолел самую северную широту по океану. В 80-х гг. XX века объем перевозок по Северному морскому пути (далее – СМП) составлял примерно 6–8 млн т грузов в год. Освоение СМП в советское время носило комплексный продуманный характер. Благодаря этому флотилия, инфраструктура и метеообеспечение в то время являлись рентабельными. При разумном подходе перевозка грузов СМП может быть выгодной и сейчас.

С распадом СССР перевозки по СМП практически сошли на нет и активизировались только в последние годы. Способствует этому и общее потепление климата: кромка льдов отступает и некоторые ученые прогнозируют, что к 2050 году навигация по СМП может быть даже круглогодичной¹.

Северный морской путь – это стратегический транспортный коридор, который позволяет более чем на треть сократить время плавания из Европы в Азию по сравнению с традиционным Южным морским путем через Суэцкий канал. Если сравнить протяженности двух морских путей по маршруту от Санкт-Петербурга до Владивостока, то Южный морской путь будет составлять 23 000 км, а Северный морской путь – 14 000 км. При этом длина СМП от Карских Ворот до бухты Провидения – примерно 5 600 км.

Северный морской путь пролегает через моря Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское). Административно СМП на западе ограничен западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса

¹ Арктика: новые вызовы. Сайт ТАСС. URL: <https://tass.ru/spec/arctic>

Желания, а на востоке, в Беринговом проливе, — параллелью 66° с.ш. и меридианом 168°58'37" з.д.^{2 3}.

Правовое регулирование и технические возможности

Основным международным договором, применимым к Северному Ледовитому океану (и соответственно к СМП), является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.). Данная Конвенция имеет стратегическое значение, так как устанавливает всеобъемлющий правовой режим мировых океанов и морей, регулирует все виды использования океанов и их ресурсов и выступает основой для национальных, региональных и международных действий и сотрудничества в морском секторе, в том числе и в Арктике⁴.

Акватория СМП – это водное пространство, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ, поэтому к ней применимы соответствующие положения Конвенции 1982 г. (статьи 2–33, 55–75 и др.).

Среди мировых океанских путей СМП занимает особое место. Это кратчайший морской путь между европейской частью России и Дальним Востоком. При этом его освоение всегда представляло и сейчас продолжает представлять определенные трудности. Однако развитие СМП в перспективе способно привести к возникновению в этой зоне транзитного международного судоходства, преимущественно из Кореи, Северного Китая и Японии. Поэтому целевая задача по развитию Северного морского пути была сформулирована президентом России следующим образом: довести к

² Акватория Северного морского пути. Сайт ФГБУ «Администрация Северного морского пути». URL: http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/granici_smp.html

³ Описание границ районов акватории Северного морского пути. Часть II Приложения № 3 Районы акватории Северного морского пути Постановления Правительства РФ от 18.09.2020 N 1487 Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути. URL: https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-18092020-n-1487/pravila-plavaniia-v-akvatorii-severnogo/prilozhenie-n-3/ii_1/

⁴ Российская Федерация ратифицировала Конвенцию 1982 г. Федеральным законом от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ.

2024 г. грузопоток по СМП до 80 млн т в год и таким образом начать реализовывать российские мегапроекты в арктической зоне.

Основным оператором Северного морского пути является госкорпорация «Росатом». Она же занимается развитием инфраструктуры морских портов, созданием навигационных условий и обеспечением круглогодичной проводки судов⁵. В то же время, эксплуатацию и технологическое обслуживание атомных ледоколов и судов вспомогательного флота обеспечивает Федеральное государственное унитарное предприятие «Атомфлот», которое в 2008 г. вошло в состав «Росатома» на основании Указа Президента Российской Федерации «О мерах по созданию Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» (№ 369 от 20 марта 2008 года).

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация Северного морского пути» создано распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р на основании пункта 3 статьи 5.1 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» для обеспечения безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории Северного морского пути⁶.

14 июля 2016 года Президент РФ Владимир Путин подписал указ о присвоении ФГУП «Атомфлот» статуса федеральной ядерной организации на 25-летний срок⁷.

В настоящее время в состав действующего флота ФГУП «Атомфлот» входят: два атомных ледокола «Ямал» и «50 лет Победы», два ледокола «Таймыр» и «Вайгач», универсальный атомный ледокол проекта 22220

⁵ Атомный ледокольный флот. Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <https://www.rosatom.ru/production/fleet/>

⁶ Предмет деятельности и функции Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация Северного морского пути». Сайт ФГБУ «Администрация Северного морского пути». URL: http://www.nsra.ru/ru/glavnaya/cei_funksii.html

⁷ Указ Президента Российской Федерации от 14.07.2016 № 343 «О федеральном государственном унитарном предприятии атомного флота». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201607150005>

(«Арктика») и атомный лихтеровоз-контейнеровоз «Севморпуть»⁸. В состав флота атомного технологического обслуживания входят плавучая технические базы – «Имандра», теплоход «Серебрянка» для хранения и транспортировки жидких радиоактивных отходов, многофункциональное судно-контейнеровоз «Россита» для транспортировки отработанного ядерного топлива и материалов утилизированных атомных подводных лодок с бывших береговых баз ВМФ РФ на Северо-Западе России⁹.

Также 28 ноября 2014 г. ФГУП «Атомфлот» и ОАО «Ямал СПГ» подписали договор на оказание комплекса услуг портового флота с основным периодом действия по 31 декабря 2040 г. Возможно продление действия договора на 2 периода по 5 лет каждый. ОАО «Ямал СПГ» реализует проект строительства завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) мощностью 16,5 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения¹⁰. Цель проекта: оказание услуг по портовому обслуживанию танкеров–газовозов в условиях повышенной ледовой обстановки.

Потенциал и международное сотрудничество

Существующие морские маршруты международного товарообмена не всегда оправдывают себя с точки зрения финансовой выгоды и рентабельности перевозок, несмотря на дешевизну транспортировок между континентами. Отсюда возникают объективные причины поиска и идентификации более выгодных маршрутов¹¹.

В рамках международного сотрудничества с правительствами Норвегии и США реализованы такие проекты как «Накопительная площадка для временного хранения контейнеров с отработавшим ядерным топливом ВМФ», а также «Автоматизированная система радиационного мониторинга

⁸ Действующие ледоколы. Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/flot/atomnye-ledokoly/deystvuyushie/>

⁹ Деятельность ФГУП «Атомфлот». Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/o-predpriyatii/>

¹⁰ Проект «Портофлот». Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/flot/portoflot/>

¹¹ Шелковый Северный морской путь. Морские вести России. 28.09.2021. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1698/91837/>

накопительной площадки для временного хранения контейнеров с отработавшим ядерным топливом ВМФ и комплекса переработки жидких радиоактивных отходов на ФГУП «Атомфлот»». Кроме того, «Атомфлот» успешно реализовал проект «Реконструкция хранилища контейнерного типа для долговременного (до 50 лет) хранения неперерабатываемого ядерного топлива атомного ледокольного флота». Система физической защиты предприятия также отвечает всем современным международным требованиям по защите ядерных материалов. В вопросах мониторинга радиационного фона предприятие тесно сотрудничает с МАГАТЭ¹².

Одним из актуальных вопросов развития арктического контейнерного маршрута остается транспортировка товаров, экспортируемых из Китая в западные регионы России, Беларусь и страны ЕС. Для его решения необходимо обеспечить выгодные условия перевозки грузов между китайскими портами и Дальневосточными портами РФ (особенно Петропавловском-Камчатским).

В тоже время, к 2021 г. Россия и КНР неоднократно озвучивали масштабные планы по развитию судоходства в Арктике: как в рамках российского Северного морского пути, так и китайского проекта Ледового шёлкового пути (далее – ЛШП). При этом было заявлено, что СМП должен стать ключевой магистралью для новой логистики обширных территорий, что в свою очередь поднимает вопросы, связанные с проблемами региональной безопасности — как традиционными, так и нетрадиционными. Протяжённая береговая линия российской Арктики является естественной границей. Угрозы терроризма, нелегальной иммиграции, браконьерства, контрабанды и загрязнения окружающей среды требуют повышенного

¹² Обращение с ОЯТ и РАО. Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/uslugi/obrashenie-s-oaya-i-rao/>

внимания к обеспечению безопасности территорий, развитию прилегающей инфраструктуры и сети поисково-спасательных станций¹³.

Как следствие, Россия будет стремиться поддерживать в регионе «зону мира», придерживаясь оборонительной стратегии и не допуская милитаризации региона¹⁴.

Рост объема грузоперевозок обеспечен реальными экономическими потребностями, в первую очередь в энергетической сфере: перевозка сжиженного природного газа (СПГ), угля, наращиванием газо- и нефтедобычи, северным завозом через Архангельский транспортный узел. Результаты различных исследований показывают, что СМП, открытый для международного судоходства в 1991 г., благодаря расширенному освоению Арктики российским и зарубежным (китайским, французским, японским и др.) бизнесом может быть в перспективе использован для судоходства не только в летние месяцы, но и в более длительные периоды¹⁵.

Таким образом, одним из ключевых направлений развития СМП для России является обеспечение вывоза минерального сырья. При этом экспертами отмечается, что эффективность коммерческой эксплуатации СМП находится в прямой зависимости от результатов реализации инвестиционных проектов по добыче и переработке минеральных ресурсов («Ямал СПГ», «НОВАТЭК», «Газпром нефть», «Норильский никель», Новый Порт, Дудинка, Норильск и другие действующие и перспективные проекты)¹⁶.

Трудности и угрозы

¹³ Кобзева М.А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89. Журнал Арктика и Север. 2021. № 43. С. 89-108. URL:

http://www.arcticandnorth.ru/article_index_years.php?ELEMENT_ID=355940

¹⁴ Burilkov A., Geise T. Maritime Strategies of Rising Powers: Developments in China and Russia // Third World Quarterly. 2013. Vol. 34. No. 6. Pp. 1037–1053.

¹⁵ Самофалова О. Севморпути не хватило прорывного роста. Известия. 12.02.2019. URL: <https://vz.ru/economy/2019/2/12/963715.html>

¹⁶ Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140. Журнал Арктика: экология и экономика № 4 (36), 2019. С. 131-140. URL: <http://arctica-ac.ru/docs/journals/36/transportno-logisticheskaya-sistema-severnogo-morskogo-puti-perspektivy-problemy.pdf>

Все существующие в настоящий момент трудности, связанные с функционированием СМП, а также угрозы безопасности мореходства связаны с тремя ключевыми сферами расхождения позиций России и ряда стран: военной, экологической и экономической.

К наиболее опасным с **военной точки зрения** участкам Северного морского пути относится, в первую очередь, его самый западный отрезок – район Мурманска. На северо-западе Мурманская область граничит с Норвегией. Эта страна является членом НАТО, а ее политический курс в разное время отличался антироссийской направленностью.

Кроме того, осенью 2020 г. стало известно о планах Норвегии и США возобновить эксплуатацию закрытой в 2002 г. военно-морской базы в Олавсверне (Норвегия), от которой до границы с Россией около 350 км. Также НАТО регулярно задействует военные базы на территории не входящих в состав блока Швеции и Финляндии, что означает потенциальную возможность нанесения ударов по Российской Арктике и западному участку СМП с территории этих государств, в случае возникновения прямого военного конфликта.

Другой потенциально опасный участок Северного морского пути находится в самой восточной части, в районе Чукотки. Здесь не далеко до штата Аляска, а контроль над акваторией Берингова моря с воздуха обеспечивает 11-я воздушная армия ВВС США, (штаб-квартира находится на военной базе Эльмендорф-Ричардсон в Анкоридже, штат Аляска).

Юридические сложности в признании принадлежности СМП России – это политический вопрос, усугубленный военной составляющей, поскольку в последнее время США и НАТО уделяют особое внимание именно Арктике, постоянно проводя в регионе военные учения и маневры, в том числе в непосредственной близости от российских границ. России со своей стороны отвечает на эти вызовы наращиванием военного потенциала в Арктическом регионе.

Так, было сформировано Объединенное стратегическое командование «Северный флот», которое с 1 января 2021 года получило статус военного округа. Оно отвечает за безопасность и оборону таких регионов как Архангельская и Мурманская области, Коми, Ненецкий автономный округ¹⁷.

Что касается **экологической сферы**, то в малонаселенных арктических районах сложно своевременно справляться с последствиями навигационных и технических аварий, которые могут перерасти в национальную катастрофу. В этой связи использование судов ледового класса и экипажей с большим опытом работы в Арктике является залогом экологической безопасности и предотвращения аварий.

При этом вопрос защиты природной экосистемы от разливов нефти, различных видов топлива, а также попадания в океан радиоактивных веществ (несмотря на наличие у современных ледокольных судов аварийно-спасательного оборудования) является наиболее сложно решаемым, что делает его крайне актуальным во всем мире в долгосрочной перспективе.

Европейский Союз, в отличие от США делает ставку в своей политике не на милитаризацию региона, а на экологический аспект арктической политики. Борьба за экологию – это основание, на котором ЕС объявляет себя полноправным игроком в регионе. Данный тезис нашел свое отражение во втором разделе Стратегии «Повышение устойчивости Арктики к изменениям климата и ухудшению состояния окружающей среды». В частности, в ней раскрываются проблемы взаимосвязи изменения климата и биоразнообразия, затрагивается тема реализации Соглашения о предотвращении нерегулируемого рыболовства в открытом море в центральной части Северного Ледовитого океана, актуализируется проблема пластика и загрязнения акваторий морским мусором, уделяется особое внимание сокращению выбросов черного углерода, поддержке возобновляемого потенциала Арктики, ограничению химического

¹⁷ Северный морской путь: военные угрозы и уязвимые участки. Военное обозрение. 29.01.2021. URL: <https://interoiltrading.ru/articles/problemy-i-perspektivy-severnogo-morskogo-puti/>

загрязнения, снижению углеродного и экологического следа морского транспорта, обеспечению устойчивой и ответственной добычи и переработки минеральных продуктов для обеспечения углеродной нейтральности, совершенствованию управления Северным Ледовитым океаном.

Обозначенными «экологическими» ограничениями Стратегия существенно затрагивает интересы не только России, но и стран Европы. Так, например, перевозку сжиженного природного газа в российской Арктике осуществляют на танкерах греческой судоходной компании Dynagas, канадской Teekay LNG Partners, с которыми подписаны договоры фрахтования на длительный срок. Контракты на поставку газа с покупателями из ЕС (Франция, Бельгия, Испания и Нидерланды) являются долгосрочными. При этом страны ЕС, преимущественно Италия и Франция, также владеют пакетами акций в энергетических предприятиях российской Арктики¹⁸.

Таким образом, Брюссель оказывает явное давление на российские компании (Газпром, Новатэк), которые заняты в различных проектах в Арктике, стремясь выдвинуть их из «собственной» сферы интересов, а Россию в целом из Арктического региона.

С экономической точки зрения запуск СМП в полную силу приведет к тому, что США рискуют в скором времени потерять влияние на системообразующий для них вопрос регулирования глобальной мировой торговли через «вопрос цены». Это также является одной из причин, почему Вашингтон и их союзники относятся к перспективам СМП резко отрицательно: его полноценный запуск будет означать подрыв главного фактора их экономического могущества, осуществляемого через контроль глобальной торговли через логистику морских перевозок. В итоге Россия сталкивается с противодействием проекту даже на этапе, когда вопрос о

¹⁸ Тимошенко Д.С. Арктическая стратегия Еврокомиссии: вызов для России или мера вынужденной интеграции? Журнал «Аналитические записки Института Европы РАН» (Выпуск IV) №32, 2021 (№262). С. 32-39. URL: <http://www.arcticandnorth.ru/upload/medialibrary/896/Arkticheskaya-strategiya-Evrokomissii.pdf>

постановке контейнерных перевозок на поток через СМП является только «перспективным» и не стоит остро¹⁹.

Арктический регион

Кроме того, любой вопрос, касающийся Северного морского пути одновременно с этим, затрагивает весь арктический комплекс отношений, в том числе и по направлению деятельности **Арктического совета**, среди членов которого нет консенсуса по вопросу функционирования СМП.

Арктика – это одна из крупнейших и наименее освоенных территорий, которая при этом обладает самым мощным воздействием на атмосферу и экологическую ситуацию в мире. Таким образом, любой экологический кризис в Арктике из регионального быстро становится межрегиональным и, как правило, международным. Загрязнение морских вод, льдов, атмосферы за счет трансграничных эффектов в короткий срок достигает соседних стран.

При наличии колоссальных ископаемых запасов, в частности, природного газа, а также газовых гидратов, корабли, осуществляющие транспортировку грузов в Арктике, продолжают использовать «грязное» жидкое топливо, включая тяжелые фракции нефти и мазут. Поскольку спрос на энергию систематически увеличивается, а текущие запасы традиционных углеводородов истощаются, энергетические компании проявляют большой интерес к Арктическим запасам углеводородов.

С момента создания Арктического совета в 1996 г., потенциал ранее недоступного региона стал проявляться в качестве решения для удовлетворения растущего спроса на энергию. Очень вероятно, что в течение следующего десятилетия Арктика станет регионом с большими экономическими возможностями²⁰.

В тоже время, Арктика имеет три стратегических компонента, которые важны как для обеспечения геополитических и геоэкономических позиций

¹⁹ Арктика: приз или угроза. Почему для США так опасен Северный морской путь. РИА Новости. 09.04.2019. URL: <https://ria.ru/20190409/1552487085.html>

²⁰ Из исследования, подготовленного в течение 2018-2020 годов коллективом рабочей группы «Энергия Арктики» Центра энергетики Московской школы управления SKOLKOVO. Том 1. С. 30-42. URL: https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol1.pdf

России в мире, так и для ее внутреннего развития. Первым из компонентов являются ресурсы, вторым – инфраструктурные перспективы, а третьим – вопрос национальной безопасности²¹. Из этого следует категорическая недопустимость утраты Россией государственного контроля над Арктическим регионом и необходимость ускорения ее экономического и инфраструктурного освоения. При этом СМП является главным и единственным проектом освоения Арктики для России, который после завершения построения архитектуры будет включать в себя развитую логистическую систему Заполярья (что значительно удешевит так называемый «Северный завоз»); единую трансконтинентальную морскую прибрежную транспортную линию, которая соединит Тихий и Атлантический океаны; развитую инфраструктуру начиная с добычи и переработки ресурсов, и заканчивая подготовленными местами базирования российских вооруженных сил, для обеспечения охраны границ и поддержания безопасности в регионе.

13 июля 2020 года Президент России Владимир Путин подписал пакет федеральных законов о системе преференций в Арктике, подготовленный Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики. В данный пакет входят: федеральный закон «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации»²², связанные с его принятием изменения в часть вторую Налогового кодекса РФ²³ и в отдельные законодательные акты РФ²⁴. Кроме

²¹ Арктика: стратегическое значение для России. Институт международных политических и экономических решений. 20.12.2020. URL: <https://russtrat.ru/reports/20-dekabrya-2020-1614-2511>

²² Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130047>

²³ Федеральный закон от 13.07.2020 № 195-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации"». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130052>

²⁴ Федеральный закон от 13.07.2020 № 194-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации"». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130054>

того, с данным пакетом законов тесно связаны принятые ранее Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года.²⁵

В рамках проводимой государственной политики в Арктике были поставлены среди прочих следующие задачи: обеспечение суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации; сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства; обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения Арктической зоны РФ; рациональное использование и развитие Арктической зоны РФ в качестве стратегической ресурсной базы; развитие Северного морского пути на мировом рынке; охрана окружающей среды в Арктике и защита традиционного образа жизни коренных малочисленных народов.

Перспективы и цели дальнейшего развития

СМП законодательно позиционируется в качестве исторически сложившейся национальной транспортной артерии России, которая обладает столь высокой геополитической значимостью, что определяет и будет определять внутреннюю и внешнюю политику российского государства²⁶. Северный морской путь объединяет почти 70% жизненного пространства России и в перспективе обретет, по мнению И.Ф. Кефели, глобальный геополитический статус²⁷.

СМП в отдаленной перспективе способен стать более коротким путем в логистической цепочке из Европы в Азию, однако это не сделает его более эффективным, чем существующий на настоящий момент маршрут через

²⁵ Указ Президента Российской Федерации № 164 от 5 марта 2020 г. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/f8ZpjhpAaQ0WB1zjywN04OgKiI1mAvaM.pdf>

²⁶ Лукин Ю.Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы. Новые горизонты глобального мира: сборник научных трудов / Балт. гос. техн. ун-т. – СПб., 2015. – С. 257-269. URL: http://www.arcticandnorth.ru/Encyclopedia_Arctic/new_horizons.pdf

²⁷ Кефели И.Ф. Транспортная геополитика Арктики в стратегии утверждения национальных интересов циркумполярных и других государств // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: материалы V Всерос. мор. науч.-практ. конф., 29-30 мая 2014 г. / ред. кол. Козьменко С.Ю., Селин В.С., Савельев А.Н., Щеголькова А. А. Мурманск: Изд-во МГТУ, 2014. С.43.

Индийский океан²⁸. Тем не менее, в краткосрочной и среднесрочной перспективе СМП останется главным российским транспортным маршрутом, обеспечивающим доставку нефти, газа и других природных ресурсов из Северного Ледовитого океана и российской Арктики в Азию и Европу.

Несмотря на то что СМП позволит сократить общее расстояние перевозки грузов и транзитное время почти на четверть, а стоимость перевозки будет ниже существующих тарифов на российском транспортном рынке, тем не менее, для того чтобы убедить и привлечь грузоотправителей к его использованию (в том числе при поддержке государства), целесообразно провести несколько экспедиторских экспериментов в обоих направлениях между портом Мурманск и портом Петропавловск-Камчатский.

Существующие проблемы в развитии транзитных перевозок, в том числе инфраструктурные ограничения, могут быть успешно преодолены через реализацию системы управленческого менеджмента и информационно-инфраструктурного обеспечения развития транзитных грузопотоков по маршрутам СМП с использованием единого транспортно-логистического центра СМП. Это будет способствовать формированию возможности стыковки графиков движения судов-контейнеровозов, ледоколов и танкеров (перевозка газа и нефтепродуктов) в один маршрут (караван).

С целью максимальной востребованности транзитного потенциала необходимо, в первую очередь, увеличение числа современных ледоколов²⁹.

Кроме того, для долгосрочного развития Северного морского пути России требуются:

- серьезные комплексные восстановительные работы;
- полная модернизация разрушенной инфраструктуры;

²⁸ Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140. Журнал Арктика: экология и экономика № 4 (36), 2019. С. 131-140. URL: <http://arctica-ac.ru/docs/journals/36/transportno-logisticheskaya-sistema-severnogo-morskogo-puti-perspektivy-problemy.pdf>

²⁹ Северный морской путь: военные угрозы и уязвимые участки. Военное обозрение. 29.01.2021. URL: <https://interoiltrading.ru/articles/problemy-i-perspektivy-severnogo-morskogo-puti/>

- укрепление собственных юридических, политических, экологических и военных позиций в регионе и на различных международных площадках;
- подготовка материально-технической и людской базы для запуска круглогодичной навигации в Восточной Арктике³⁰
- грамотное решение задач по проблеме разлива нефти.

Подводя итог, следует отметить, что возникновение любого политического, экономического, экологического или военного вакуума со стороны России на арктическом направлении в целом, и на направлении Северного морского пути в частности, незамедлительно повлечет за собой проникновение в этот стратегически важный для страны регион других государств. Это в свою очередь приведет к постепенному сокращению влияния России, ограничению инфраструктурных и технологических проектов, а также новому витку идеологической и информационной борьбы против Москвы, её народа и национальных интересов.

Список источников и литературы:

1. Burilkov A., Geise T. Maritime Strategies of Rising Powers: Developments in China and Russia // Third World Quarterly. 2013. Vol. 34. No. 6. Pp. 1037–1053.
2. Акватория Северного морского пути. Сайт ФГБУ «Администрация Северного морского пути». URL: http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/granici_smp.html
3. Арктика: новые вызовы. Сайт ТАСС. URL: <https://tass.ru/spec/arctic>
4. Арктика: приз или угроза. Почему для США так опасен Северный морской путь. РИА Новости. 09.04.2019. URL: <https://ria.ru/20190409/1552487085.html>
5. Арктика: стратегическое значение для России. Институт международных политических и экономических решений. 20.12.2020. URL: <https://russtrat.ru/reports/20-dekabrya-2020-1614-2511>

³⁰ Как заявлял глава «Совкомфлота» И. Тонковидов на ПМЭФ-2021, эффективная круглогодичная навигация по СМП может начаться зимой 2023–2024 гг. либо 2024–2025 гг.

6. Атомный ледокольный флот. Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <https://www.rosatom.ru/production/fleet/>
7. Действующие ледоколы. Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/flot/atomnye-ledokoly/deystvuyushie/>
8. Деятельность ФГУП «Атомфлот». Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/o-predpriyatii/>
9. Зеленков М.Ю. Транспортно-логистическая система Северного морского пути: перспективы, проблемы и пути их решения. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-131-140. Журнал Арктика: экология и экономика № 4 (36), 2019. С. 131-140. URL: <http://arctica-ac.ru/docs/journals/36/transportno-logisticheskaya-sistema-severnogo-morskogo-puti-perspektivu-problemy.pdf>
10. Исследование, подготовленное в течение 2018-2020 годов коллективом рабочей группы «Энергия Арктики» Центра энергетике Московской школы управления СКОЛКОВО. Том 1. С. 30-42. URL: https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol1.pdf
11. Кефели И.Ф. Транспортная геополитика Арктики в стратегии утверждения национальных интересов циркумполярных и других государств // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике: материалы V Всерос. мор. науч.-практ. конф., 29-30 мая 2014 г. / ред. кол. Козьменко С.Ю., Селин В.С., Савельев А.Н., Щеголькова А. А. Мурманск: Изд-во МГТУ, 2014. С.43.
12. Кобзева М.А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89. Журнал Арктика и Север. 2021. № 43. С. 89-108. URL: http://www.arcticandnorth.ru/article_index_years.php?ELEMENT_ID=355940
13. Лукин Ю.Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы. Новые горизонты глобального мира: сборник научных трудов / Балт. гос. техн. ун-т. – СПб., 2015. – С. 257-269. URL: http://www.arcticandnorth.ru/Encyclopedia_Arctic/new_horizons.pdf
14. Обращение с ОЯТ и РАО. Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/uslugi/obrashenie-s-oaya-i-rao/>
15. Описание границ районов акватории Северного морского пути. Часть II Приложения № 3 Районы акватории Северного морского пути Постановления Правительства РФ от 18.09.2020 N 1487 Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути. URL: https://sudact.ru/law/postanovlenie-pravitelstva-rf-ot-18092020-n-1487/pravila-plavaniia-v-akvatorii-severnogo/prilozhenie-n-3/ii_1/

16. Предмет деятельности и функции Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация Северного морского пути». Сайт ФГБУ «Администрация Северного морского пути». URL: http://www.nsra.ru/ru/glavnaya/ceci_funktsii.html
17. Проект «Портофлот». Сайт Госкорпорации «Росатом». URL: <http://www.rosatomflot.ru/flot/portoflot/>
18. Северный морской путь: военные угрозы и уязвимые участки. Военное обозрение. 29.01.2021. URL: <https://interoiltrading.ru/articles/problemy-i-perspektivy-severnogo-morskogo-puti/>
19. Тимошенко Д.С. Арктическая стратегия Еврокомиссии: вызов для России или мера вынужденной интеграции? Журнал «Аналитические записки Института Европы РАН» (Выпуск IV) №32, 2021 (№262). С. 32-39. URL: <http://www.arcticandnorth.ru/upload/medialibrary/896/Arkticheskaya-strategiya-Evrokomissii.pdf>
20. Указ Президента Российской Федерации № 164 от 5 марта 2020 г. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/f8ZpjhpAaQ0WB1zjywN04OgKi1mAvAM.pdf>
21. Указ Президента Российской Федерации от 14.07.2016 № 343 «О федеральном государственном унитарном предприятии атомного флота». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201607150005>
22. Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130047>
23. Федеральный закон от 13.07.2020 № 194-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации"». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130054>
24. Федеральный закон от 13.07.2020 № 195-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона "О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации"». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130054>

Федерации"». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130052>

25. Самофалова О. Севморпути не хватило прорывного роста. Известия. 12.02.2019. URL: <https://vz.ru/economy/2019/2/12/963715.html>

26. Шелковый Северный морской путь. Морские вести России. 28.09.2021. URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1698/91837/>

27. Северный морской путь: военные угрозы и уязвимые участки. Военное обозрение. 29.01.2021. URL: <https://interoiltrading.ru/articles/problemy-i-perspektivy-severnogo-morskogo-puti/>