doi: 10.53658/RW2021-1-1-67-77

Развитие Северного морского пути: перспективы международного сотрудничества

Киргизов-Барский А.В.

Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России (Москва, Россия).

Аннотация. Сегодня вдоль северного побережья России, в Арктике, в силу глобальных климатических изменений происходит формирование нового международного морского маршрута - Северного морского пути. В связи с быстрым увеличением интереса региональных и неарктических государств, научного сообщества и бизнеса к этой транспортной артерии возникает необходимость в изучении возможностей сотрудничества между Россией и другими странами по вопросу развития Севморпути, с выявлением наиболее перспективных направлений. В работе дается подробный анализ интересов внешних игроков к СМП с учетом последних изменений и событий, при этом автор для проведения исследования использует swot-анализ и сравнительноаналитический подход. Результаты исследования показали, что сотрудничество с рядом арктических стран по развитию СМП могло бы принести взаимную выгоду: Канада и Россия обменялись бы опытом по продвижению аналогичных трасс, а Норвегия и Исландия получили бы преимущества как своеобразные хабы на новых маршрутах. Внерегионалы, такие как Китай, Южная Корея, Япония, Сингапур и Индия, уже заинтересованы в СМП. Севморпуть потенциально представляется им короче и безопаснее по сравнению с традиционными маршрутами, а также позволяет участвовать в расположенных в его акватории научных, энергетических и транспортных проектах. В свою очередь, для России важно участие зарубежных партнеров, так как оно сопровождается активным использованием артерии, созданием крупных проектов на всем ее протяжении, привлечением серьезных средств, современных технологий и знаний на территорию Арктической зоны страны.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, Северо-Западный проход, Арктический совет, международное сотрудничество, арктические государства, внерегиональные страны

Об авторе: Арсений Вячеславович КИРГИЗОВ-БАРСКИЙ – первый секретарь студенческого научно-исследовательского клуба «Арктика», Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России. ORCID: 0000-0002-6374-0220. Адрес: 119454, Россия, г. Москва, пр-т Вернадского, 76. E-mail: kirgizovbarskii@arctic-mgimo.ru.

Северный морской путь (далее – Севморпуть, СМП) – исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации, трансарктический морской маршрут, проходящий вдоль северного побережья России и составляющий часть Северо-Восточного прохода (Воронков 2021). Масштабные изменения, происходящие в Арктике, открывают широкие перспективы для формирования этого нового международного маршрута в регионе.

В 1987 году глава СССР М.С. Горбачев выступил со знаковой для Арктики речью в Мурманске, объявив о заинтересованности государства в международном использовании Севморпути с допуском иностранных кораблей на маршрут.

Генеральный секретарь ЦК КПСС объяснил, что СССР открывает трассу с целью получения прибыли и только в случае соблюдения иностранными судами определенных условий, в числе которых – подчинение юрисдикции прибрежного государства, использование ледокольной и лоцманской проводок, а также соответствие специальным для Арктики критериям безопасности (Гудев 2018). В итоге Северный морской путь в действительности стал использоваться судами под разными флагами, но в связи с оттоком госрасходов и инвестиций из Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) после распада СССР низким международным интересом долгое время маршрут невостребованным. Рост навигации последовал только во 2-й 2010-х годов с формулированием Россией своих стратегических интересов в регионе и началом его более активного освоения (Журавель 2019а). В Стратегии развития АЗРФ до 2020 года Северный морской путь занимал центральное место1, которое только укрепилось в обновленной стратегии до 2035 года². О маршруте и его перспективах часто говорит российский лидер, а также многие государственные деятели и руководители крупнейших отечественных компаний, которые уже ведут свою деятельность в регионе. Так, согласно Указу Президента России В.В. Путина, к 2024 году объем перевозок по Севморпути должен быть увеличен до отметки 80 млн тонн. По итогам 2020 года основной показатель вырос и достиг 32,97 млн тонн (2019 – 31,5 млн тонн, 2018 – 20,2 млн тонн), но все еще составлял менее половины от целевого объема³. В сентябре 2021 года на полях Восточного экономического форума (ВЭФ) президент подтвердил, что изначальная цифра остается неизменной, но были добавлены новые цели: внутренний каботаж и транзитные контейнерные перевозки, начало которых запланировано на 2022 год. На площадке ВЭФ – 2021 госкорпорация «Росатом» представила концепцию «Большого Северного морского пути» от границ с Норвегией до границ с Южной Кореей. По словам главы компании, до 2030 года перевозки по СМП «можно удвоить», а после 2034 года – «выйти на сумму грузопотока по большому СМП до 250 миллионов тонн»⁴.

Оценивая эти цифры, можно прийти к выводу, что Россия рассчитывает на широкое международное сотрудничество по вопросам Северного морского пути. В ходе пленарной сессии ВЭФ – 2021 В.В. Путин заявил, что «Россия не собирается никого ограничивать, в том числе при освоении Северного морского пути» 5. В этом контексте цель данной работы – изучить возможности и вызовы такого сотрудничества по развитию СМП. Автор не претендует на освещение всего спектра взаимодействий с внешними игроками. Задачи исследования – проанализировать потенциал многостороннего сотрудничества, сотрудничества с арктическими странами, а также с внерегиональными игроками. Акцент делается на некоторых наиболее перспективных по итогам исследования форматах, таких как Арктический совет, Россия – Канада, Исландия и Норвегия, Россия – Китай, Южная Корея, Япония, Сингапур и Индия.

¹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, Правительство Российской Федерации: http://government.ru/info/18360/.

² Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, Президент России: http://kremlin.ru/acts/bank/45972.

³ Грузооборот по Севморпути в 2020 году вырос на 5%, ТАСС, 11.01.2021: https://tass.ru/ekonomika/104345.

^{4 «}Росатом» представил на ВЭФ проект Большого Северного морского пути, Российская газета, 3.09.2021: https://rg.ru/2021/09/03/reg-dfo/rosatom-predstavil-na-vef-proekt-bolshogo-severnogo-morskogo-puti. html.

⁵ Россия не будет никого ограничивать при освоении Севморпути, РИА Новости, 3.09.2021: https://ria.ru/20210903/putin-1748503739.html?in=t.

Многостороннее сотрудничество

Среди восьми арктических стран⁶ только пять имеют выход к Северному Ледовитому океану, в связи с чем в контексте судоходства можно встретить понятие «арктическая пятерка» (Вылегжанин, Дудыкина 2018). Тем не менее чаще всего на многосторонних площадках судоходство обсуждается всей «арктической восьмеркой» на полях Арктического совета – ведущего форума сотрудничества в регионе, созданного в 1996 году (Воронков 2021). Эта плошадка может принести существенные плоды для развития судоходства на СМП. В ее рамках уже были приняты юридически обязывающие соглашения, в частности о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (2011) и о предотвращении морских разливов нефти в Арктике (2013), которые напрямую связаны с активизацией морской навигации в регионе (Воронков 2021). Кроме того, на площадке Совета обсуждались параметры создания Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), принятого под эгидой Международной морской организации в 2014 году (Erokhin 2017). Рабочие группы Арктического совета, в частности по защите арктической морской среды (РАМЕ) и по мониторингу и оценке (АМАР), активно публикуют подробные отчеты по этой теме⁷. А рабочая группа по предупреждению, готовности и ликвидации ЧС (EPPR) организует и координирует проведение соответствующих учений, причем последние состоялись в сентябре 2021 года с имитацией бедствия на круизном корабле в Арктике.

С 2021 по 2023 год председателем в Арктическом совете выступает Россия. Неудивительно, что «развитие безопасного судоходства в Арктике, включая Северный морской путь», стало одним из приоритетов российского председательства (Aliyev 2021). Более того, Россия внесла в Арктический совет проект по устойчивому судоходству, который в настоящее время проходит оценку экспертов Рабочей группы по устойчивому развитию (SDWG). На текущий момент в рабочих группах организации в активной фазе находится больше десятка больших и малых проектов, так или иначе связанных с морской навигацией, из которых стоит особо отметить Систему данных о движении судов в Арктике и Информационный форум лучших практик в области судоходства⁸. Потенциально на площадке Арктического совета Россия могла бы совместно с партнерами по региону найти решение для наиболее острых проблем в развитии СМП, которые связаны в первую очередь с экологическими рисками. Это и разливы нефти в море, и загрязнение моря пластиком, сажа (черный углерод), подводный шум и др., способные нанести непоправимый урон хрупкой и уязвимой экосистеме региона. В связи с этим необходимо постоянное обеспечение экологической безопасности, поддержание и мониторинг состояния арктических экосистем, меры по сохранению биоразнообразия, эффективное использование и расширение ООПТ и др. На это нужны большие научные, экономические и инфраструктурные ресурсы, требующие международного взаимодействия, для осуществления которого 25 лет назад и был создан Арктический совет⁹.

⁶ Арктическими странами считаются государства, имеющие свою территорию за Северным полярным кругом: Данию, Исландию, Канаду, Норвегию, Россию, США, Финляндию, Швецию: https://arctic-council.org/ru/.

⁷ В 2009 году вышла «Оценка морского судоходства в Арктике» от РАМЕ; в 2017 – отчет «Снег, вода, лед и вечная мерзлота в Арктике» (SWIPA) от АМАР; в 2019 – доклад «Использование тяжелого топлива в Арктике» (на основе которого Международная морская организация с 2024 года ввела запрет на его использование в этих водах); в 2020 – «Отчет о статусе судоходства в Арктике» от PAME: https://arctic-council.org/ru/.

⁸ Россия и Арктика. Брифинг Посла по особым поручениям МИД России Н.В. Корчунова в ММПЦ МИА «Россия сегодня», Международная жизнь, 23.11.2020: https://interaffairs.ru/news/show/28191.

⁹ The Increase in Arctic Shipping 2013 – 2019, PAME Arctic Shipping Status Report, PAME, 2020, No. 1: https://pame.is/projects/arctic-marine-shipping/arctic-shipping-status-reports.

Сотрудничество с арктическими странами

Говоря об арктических странах, нетрудно заметить, что потенциал сотрудничества наиболее велик у России с Канадой. В августе 2021 года канадская исследовательница А. Чаррон опубликовала материал, в котором доказывалось, что северные регионы России и Канады «более других похожи между собой по географии, климату и потенциалу развития», сравнивались действия двух стран в отношении коренных народов, энергетики, морских пространств, которые «имеют немало общего» 10. Автор считает, что Россия и Канада потеряют больше всех, если вместо духа сотрудничества в регионе возобладают разногласия. То же можно сказать о морских маршрутах двух стран: Канада внимательно следит за ситуацией на Севморпути, так как занимается развитием собственной арктической артерии – Северо-Западного прохода (далее – СЗП). До сих пор он оставался практически не пригодным для регулярного судоходства в силу сурового климата и ледовой обстановки, впервые освободившись ото льда лишь в 2007 году (Соколов, Григорьева, Демчук 2011). Однако, сравнивая его с СМП, можно увидеть близость показателей, «узких мест» и определяющих перспективы условий. Вызовы для одного маршрута возникают и на другом, в связи с чем представляется целесообразным сотрудничество стран по их преодолению. Сегодня такового не наблюдается в силу политических причин: Канада входит в военностратегический альянс с США и выступает одним из их ближайших союзников.

Номожно надеяться, что при определенных условиях Россия и Канада превратятся хотя бы в ситуационных партнеров в вопросе регулирования судоходства по трансарктическим артериям. Например, стороны могли бы совместно укреплять многосторонние форматы сотрудничества и повестку судоходства в них, вырабатывать правила навигации в покрытых льдом морях, обмениваться опытом в развитии правового статуса морских путей, строительства инфраструктуры и ледокольного флота, а также в области взаимодействия с внешними игроками (Todorov 2017). И даже без такого сотрудничества для России важно учитывать аргументацию канадской стороны касательно ее арктических вод, так как определенная ее часть применима к СМП: (1) это не международный пролив, так как его длина, историческое освоение и коренные жители отличают его от проливов; (2) прибрежное государство имеет право вводить ограничения и правила для защиты морской среды в покрытых льдами районах; (3) острова Канадского Арктического архипелага являются суверенной территорией страны, их акватория – внутренними водами, для чего есть исторические (в т.ч. связанные с коренными народами) и географические основания и подкрепления в международном морском праве. Канадцы уже десятки лет успешно выстраивают свою позицию на основе этих доводов (Байерз 2011).

Наиболее амбициозным проектом России и Канады мог бы стать морской путь «Арктический мост», который призван установить круглогодичное морское сообщение между северными портами двух стран через Северную Атлантику (Pharand 2007). Между российским Мурманском и канадским портом Черчилл уже были осуществлены пробные поставки различных грузов¹¹. Более того, связывая СМП и СЗП, маршрут потенциально проходит мимо Норвегии, Исландии, датских Фарерских островов и Гренландии, которые также стремятся получить выгоду из своего положения на перекрестке арктических морских путей (Рузакова 2018).

В Исландии понимают, что последствия открытия морских маршрутов через Арктику «сравнимы с последствиями открытия Суэцкого и Панамского каналов, когда они впервые

¹⁰ Чарон А., Большие и северные. Могут ли Россия и Канада сотрудничать в Арктике, Московский центр Карнеги, 2.08.2021: https://carnegie.ru/commentary/85070.

¹¹ Между Россией и Канадой открылся «Арктиче́ский мост», 2007: https://www.rbc.ru/economics/19/10/2007/5703c97b9a79470eaf76774f.

были введены в эксплуатацию» ¹². Северные провинции Исландии как раз находятся на пересечении новых морских путей и обладают удобными глубоководными гаванями, потому местные администрации уже подписали контракты с немецкими и исландскими компаниями на строительство перевалочного порта в Финнафьордуре. В планах проекта построить крупный порт площадью 1300 га, на что уже было выделено госфинансирование в размере \$150 000¹³. Запланированный контейнерный порт в отдаленном Финнафьордуре, как ожидается, соединит Азию, Европу и США. В качестве важнейшего последствия открытия порта для России можно выделить то, что, как заявляют инвесторы, Финнафьордур будет служить транзитным хабом для движения грузов, входящих в и выходящих из Северного морского пути¹⁴. Кроме того, порт может служить поисково-спасательной базой по мере роста навигации в Арктике (Загорский 2011).

Еще одним хабом на трансарктических маршрутах уже становится Норвегия, которая активно вовлекается в логистические схемы использования Северного морского пути с начала разработки ресурсного потенциала региона (Рузакова 2018). Так, истощение нефтегазоносных провинций Северного и Норвежского морей подталкивает королевство расширять свое присутствие на Севере, что предполагает дальнейшую транспортировку добытых на шельфе ресурсов не только на Запад, но и на Восток по Севморпути¹⁵. Помимо вышеперечисленного, в Норвегии ведется активное строительство портов и портовой инфраструктуры на Крайнем Севере и на Шпицбергене, который готовится к приему следующих транзитом судов и круизных лайнеров, присутствие которых уже заметно на архипелаге.

Сотрудничество с внерегиональными странами

Напряженность в отношениях России изападных стран, к которым относятся все соседи России по Арктике, вследствие кризиса на Украине значительно сузила возможности для сотрудничества России с ними в вопросах освоения Арктики (Тренин 2021). В этих условиях России нужно искать иных партнеров, обладающих необходимыми технологиями и опытом, и находятся они в основном за пределами Арктического региона, преимущественно в Азии (Иванов, Махмутов 2016). Уже сегодня внерегионалы играют ключевую роль в развитии Севморпути, так как они заинтересованы в более коротких дистанциях, безопасности и экономии в транспортировке товаров и энергоресурсов и предоставлении собственных строительных и транспортных услуг. Россия в этом вопросе стремится к максимуму равновесных внешних партнерств, не создавая чрезмерной зависимости от одного крупного игрока (Кадомцев 2019). Поэтому помимо Китая Россия сотрудничает с Южной Кореей, Японией, Сингапуром, Индией и рассчитывает на вовлечение других стран.

Крупнейшим из неарктических государств, играющих важную роль на маршруте, является Китай (Журавель 2019b). Для Китая арктическое сотрудничество – это возможности оптимизации межконтинентальной транспортировки продукции и расширения своей ресурсной базы за рубежом (Тренин 2021). В 2018 году в Рейкьявике (Исландия) на 6-й Ассамблее «Арктический круг» Китай выдвинул свою концепцию «Один пояс – один путь» в арктическом контексте, заявив, что она подходит для региона и позволяет создать необходимые условия для устойчивого развития и строительства инфраструктуры. В числе элементов проекта – «Ледовый (Полярный) шелковый путь» из Азии в Европу, пролегающий

¹² Einarsdóttir G.S., In Focus: Iceland and the Arctic / Gréta Sigriður Einarsdóttir, Iceland Review, 2019: https://www.icelandreview.com/politics/in-focus-iceland-and-the-arctic/.

¹³ Ćirić J., Cargo Port Profitability Depends On Global Warming, Iceland Review, 2020: https://clck.ru/NUFsF.
14 Humpert M., Iceland invests in Arctic shipping with development of Finnafjord deepwater port, Arctic
Today, 2019: https://clck.ru/NUFuT.

¹⁵ Hammerfest Exports LNG Cargo (Norway), Offshore Energy, 2012: http://www.lngworldnews.com/hammerfest-exports-lng-cargo-norway/.

через трансарктические маршруты¹⁶. Россия в определенной степени заинтересована в развитии этого проекта в части строительства инфраструктуры СМП и сотрудничества с Китаем в целом (Загорский 2016b).

Ценность «Ледового шелкового пути» для КНР заключается в доступе страны к природным ресурсам и альтернативным судоходным маршрутам для экспорта, способным в потенциале обеспечить 5–15% внешнего товарооборота Китая (Кадомцев 2019). Для усиления своего присутствия и развития этого маршрута в Китае ведется строительство ледокольного флота (в настоящий момент имеется два ледокола, один из которых был целиком построен в Китае в 2019 году), а также кораблей для арктического патрулирования¹⁷. Китайцы уже заявили о своих планах построить атомный ледокол, что в случае успеха может сделать Китай второй после России страной с таким типом судов и надежно упрочить позиции Поднебесной в регионе. Помимо вышеперечисленного, Китай с 2013 года осуществляет транзитные коммерческие рейсы по СМП. Так, китайский оператор COSCO за пятилетний период с 2013 по 2018 год успешно осуществил 22 транзита (Conley et al. 2020).

Тем не менее как в Москве, как и в других арктических странах с осторожностью рассматривают растущие амбиции Китая в регионе. Американские аналитики из Центра международных отношений СFR считают, что эти действия и планы могут усилить соперничество и напряженность в отношениях самих арктических стран (Conley et al. 2020). Отмечается, что взгляд Китая на статус Арктики и свободы судоходства значительным образом сходится с позицией США, а также прочих внерегиональных морских держав –Великобритании, Индии, Японии (Тренин 2021). По мнению Пекина, судоходство по Севморпути не должно регулироваться российским законодательством (Todorov 2017). Тем не менее консенсус между Китаем и, например, США по этому вопросу маловероятен, так как США опасаются выхода КНР в Арктику и его закрепления там, а Китай учитывает негативный опыт функционирования программы Freedom of Navigation и споры о Тайваньском проливе¹⁸. Вероятно, позиция Китая по поводу статуса СМП может измениться или модифицироваться, например, отойдя на второй план в ходе углубления его сотрудничества с арктическими странами или при получении им определенного доступа к судоходству по трассе без изменения ее статуса.

Вторым по значимости азиатским государством для развития СМП по праву выступает Южная Корея. В настоящее время Республика Корея следует Генеральному плану реализации арктической стратегии на 2018 – 2022 годы. Ее приоритетными направлениями являются транспортное и экономическое освоение региона, что коррелирует с реализацией интересов России. Перспективными направлениями сотрудничества России и Южной Кореи можно назвать судостроение, особенно в части танкеров ледового класса, формирование в Корее нефтяного хаба и развитие судоходства в акватории Северного морского пути (Загорский 2019). Сейчас подавляющая часть СПГ-танкеров ледового класса, оперирующих в акватории СМП, была построена в Корее, и эта тенденция в ближайшие годы сохранится (Иванов, Махмутов 2016).

С 2017 года МИДы России и Республики Корея проводят двусторонние консультации по арктической тематике. Благодаря такому формату сотрудничества удалось добиться больших успехов в части развития арктического судоходства, ледокольного флота и инфраструктуры. Так, были достигнуты договоренности между судостроительным комплексом «Звезда» на Дальнем Востоке и Samsung Heavy Industries по основным условиям создания совместного предприятия по проекту строительства арктических челночных

¹⁶ Сяочэнь Ч., Тинтин Ч. Ледовый шелковый путь, Russian.China.org.cn, 2018: https://clck.ru/NUH95.

¹⁷ Арктические амбиции. Зачем Китай строит ледокольный флот, РИА Новости, 22.07.2019: https://ria.ru/20190722/1556683024.html.

¹⁸ Sittlow, B.L., What's at Stake with Rising Competition in the Arctic?, Council on Foreign Relations, 2020, available at: https://www.cfr.org/global-commons/arctic.

танкеров¹⁹. Желание корейских партнеров усилить сотрудничество с российскими верфями обусловлено интересом Сеула в получении подрядов на производство у себя отдельных узлов и блоков судов ледового класса (Загорский 2016а). Кроме того, Южная Корея предполагает наращивать транзитные проводки своих судов по СМП и вести работу по подключению национальных судостроительных фирм к возведению вдоль него многофункциональных логистических терминалов, предусматривающих в том числе дозаправку в промежуточных пунктах (Журавель 2019а).

В связи с установлением Россией Правил плавания по Северному морскому пути Корея не раз выражала свое несогласие, однако серьезные препятствия для развития сотрудничества создало изменение Минтрансом России Кодекса торгового мореплавания от 2017 года в части запрета на перевозку энергоносителей суднами не под российским флагом. Представители МИД Южной Кореи тогда заявили, что эти меры не соответствуют международному праву и правилам ВТО. На самом деле эти меры были направлены на стимулирование судостроения в России и обеспечение экологической безопасности в условиях активизации судоходства в Арктике в соответствии со статьей 234 Конвенции ООН 1982 года. Этот вопрос был принципиальным для Кореи, так как суда под ее флагом осуществляли многие перевозки СПГ по Севморпути в рамках проектов ПАО «НОВАТЭК». Соответственно, «НОВАТЭК» добивался снятия этих ограничений, что и было достигнуто в 2019 – 2020 годах: для перевозки энергоресурсов по СМП на судах под иностранным флагом компаниям-операторам проектов достаточно получить согласие Правительства РФ²⁰. Снятие ограничений облегчило доступ Южной Кореи и других стран в акваторию СМП и укрепило связи корейского и российского бизнеса.

Япония, как и все ведущие экономики мира и морские державы, стремится не отставать в освоении трансарктических путей, что связано в первую очередь с географическим положением страны – порт Йокогамы ближе всех из азиатских мегапортов расположен к Мурманску и североевропейским странам, если использовать СМП, и для японцев экономия расстояния и топлива выступает неоспоримым преимуществом. Путь из Мурманска в Японию через Суэцкий канал составляет 12 840 морских миль (23 780 км), а по СМП – только 5 770 морских миль (10 690 км), то есть в 2,23 раза меньше 21 . Причиной интереса Японии к судоходству в Арктике также называют энергетику. Так, Япония стремится к обеспечению своей энергетической безопасности и потому, как традиционный импортер энергоресурсов, диверсифицирует не только их источники, но и пути их доставки. России и Японии взаимовыгодно сотрудничество в освоении Арктики. Для России участие японцев в отечественных проектах открывает доступ к новейшим технологиям в таких сферах, как добыча ресурсов, мониторинг состояния окружающей среды, судостроение, построение арктических логистических сетей. Япония со своей стороны нацелена на развитие многостороннего сотрудничества с целью выработки международных правил навигации и эффективной разработки природных ресурсов. В 2019 году японские компании JOGMEG и Mitsui вошли в проект «Арктик СПГ» ПАО «НОВАТЭК»²². В рамках Восточного экономического форума 2021 года Япония начала сотрудничество с Россией по проектам в области производства водорода и аммиака из природного газа на Ямале, а также стала участником СПГ-проектов в Мурманской области и на Камчатке²³. Развитие

¹⁹ Судоверфь "Звезда" и Samsung Heavy Industries будут совместно строить челночные танкеры, ТАСС, 04.09.2019: https://tass.ru/ekonomika/6840773.

²⁰ Госдума приняла закон об определении возможности работы судов под иностранным флагом, Министерство транспорта РФ, 2020: https://www.mintrans.ru/press-center/branch-news/2218.

²¹ Арктические амбиции. Зачем Китай строит ледокольный флот, РИА Новости, 22.07.2019: https://ria.ru/20190722/1556683024.html.

²² Барсуков Ю., Японцы и китайцы встретились в Арктике, Коммерсант, 1.07.2019: https://www.kommersant.ru/doc/4017652.

²³ Kumagai T. and Griffin R., Japan, Russia sign agreements for hydrogen, ammonia cooperation, Kamchatka LNG reloading, SPGlobal, 2.09.2021: https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/topics/cop26-un-climate-change-conference.

СПГ-проектов в этих регионах значительно снизят стоимость транспортировки ресурсов и поспособствуют развитию Северного морского пути.

Для Сингапура Арктический регион является возможностью утвердить свой статус одного из ведущих морских государств и следовать тенденциям в сфере международного морского права и навигации с учетом собственных национальных интересов. Город имеет уникальный опыт планирования портовой логистики и инфраструктуры, управления морскими процессами, предупреждения и реагирования на разливы нефти в море, что особенно важно в контексте Арктики, где имеется потребность и недостаток в таких технологиях при наличии соответствующей правовой базы (Журавель и Данилов 2016). Это может позволить Сингапуру привнести ценный вклад в развитие инфраструктуры Северного морского пути (Загорский 2016а).

Индия, еще один азиатский гигант, в случае с трансарктическими магистралями также не остается в стороне. В публикации 2020 года директора Московского центра Карнеги Д. Тренина выдвигается идея о том, что Россия могла бы расширить морское измерение своей Большой евразийской концепции на основе линии Мурманск - Мумбаи, продолжив Северный морской путь до Индийского океана через Тихий (Тренин 2021). В целом этому соответствует тенденция, заложенная в проекте Большого Северного морского пути, представленного госкорпорацией «Росатом» в рамках Восточного экономического форума в сентябре 2021 года²⁴. В 2020 году министр иностранных дел России Сергей Лавров рассказал журналистам, что первым внерегиональным государством, которое добывает ресурсы в Арктике, может стать Индия, что сопровождалось бы участием южно-азиатской страны в развитии СМП²⁵. Ориентированность Индии преимущественно на совместные проекты по поиску и разработке углеводородов зафиксирована в Программе сотрудничества между Минэнерго России и Министерством нефти и газа Индии от 15 октября 2016 года и Итоговом документе саммита В.В. Путина и Н. Моди в Нью-Дели в октябре 2018 года. Кроме того, российские и индийские компании напрямую заключают соглашения о сотрудничестве в Арктике (Иванов, Махмутов 2016). Наиболее четкий сигнал в отношении СМП состороны Индии поступил на Восточном экономическом форуме 2021 года. На площадке выступил премьерминистр страны Н. Моди, заявив, что «Индия станет помогать России, выступив партнёром по открытию Северного морского пути и открытию этого пути для международной торговли и коммерции»²⁶. Президент России В.В. Путин в ответ поприветствовал такой интерес. Все данные проекты при индийском участии предполагают транспортировку энергоресурсов по Северному морскому пути и на Запад, и на Восток, в Азию, что непосредственным образом вовлекает индийских партнеров России в развитие логистических сетей в Арктике.

Выводы

В заключение следует отметить, что на сегодняшний день для России стратегически важно международное участие в развитии Северного морского пути и проектах на всем его протяжении. При этом как арктические, так и многие внерегиональные игроки со своей стороны заинтересованы в развитии СМП, что проявляется и на многосторонней площадке Арктического совета. Такие страны, как Канада, Норвегия и Исландия, при несходстве своих мотивов и позиций по вопросу правового статуса, регулирования и

²⁴ Росатом представил на ВЭФ проект Большого Северного морского пути, Российская газета, 3.09.2021: https://rg.ru/2021/09/03/reg-dfo/rosatom-predstavil-na-vef-proekt-bolshogo-severnogo-morskogo-puti.html.

²⁵ Лавров: Индия может стать первым неарктическим государством, добывающим ресурсы в Арктике, TACC, 15.01.2020: https://tass.ru/ekonomika/7520823.

²⁶ Индия выступит партнером России по Северному морскому пути, РИА Новости, 3.09.2021: https://ria.ru/20210903/partner-1748504558.html.

охраны СМП так или иначе испытают на себе результаты его использования, которые могут многократно увеличиться при их эффективном сотрудничестве с Россией. Это относится и к вопросу создания портов-хабов на территории Норвегии и Исландии для перевалки грузов, особенно энергоресурсов, перевозимых трансарктическими маршрутами. Канада и Россия больше всего получат от сотрудничества друг с другом, так как они обменяются опытом развития близких по природе трасс – Северо-Западного прохода и СМП, Россия получит стратегического партнера.

Смежные проекты типа маршрута «Арктический мост» между Канадой и Россией обеспечивают находящимся на трассе странам вовлечение в арктическое судоходство и привлечение финансовых и инфраструктурных активов. Для Северного морского пути сотрудничество с региональными странами важно с той точки зрения, что без них развитие СМП практически невозможно, но они же в силу своей близости могут сыграть еще большую роль в его развитии, чем внерегионалы, и позволить этому морскому пути стать по-настоящему привлекательной международной магистралью.

Что касается внерегиональных стран, то их вовлечение в арктическое судоходство будет определять его интенсификацию, обеспечивая экономическую целесообразность его развития. Если взглянуть на Севморпуть, в проектах по использованию которого принимают участие Китай, Южная Корея, Япония, Сингапур и Индия, можно отметить взаимовыгодность их сотрудничества с Россией. Инвестиции, технологии, опыт в строительстве портовой инфраструктуры, судостроении и разработке месторождений вышеуказанных неарктических стран может поспособствовать ускорению превращения Севморпути в полноценный международный морской маршрут, а также привлечь необходимые ресурсы для устойчивого развития АЗ РФ. Указанные в работе примеры иллюстрируют необходимость дальнейшего расширения сотрудничества России с внерегионалами.

Источники

- Байерз, М. (2011), "Правовой статус Северо-Западного прохода и Арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее", *Вестник Московского университета*, № 2, сс. 92-128.
- Воронков, Л.С. (2021), Геополитические и международные проблемы современной Арктики, МГИМО-Университет, Москва.
- Вылегжанин, А.Н., Дудыкина, И.П. (2018), Исходные линии в Арктике. Применимое международное право, МГИМО-Университет, Москва.
- Гудев, П. (2018), "Северный морской путь: национальная или международная транспортная артерия?", *Российский совет по международным делам (РСМД)*, № 13, НП РСМД, Москва.
- Журавель, В.П., Данилов, А.П. (2016), "Сингапур на пути в Арктику", Арктика и Север, № 24, режим доступа: https://narfu.ru/university/library/books/2892.pdf.
- Журавель, В.П. (2019а), "Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты", Научно-аналитический вестник Института Европы РАН, № 2, сс. 119-125.
- Журавель, В.П. (2019b), "'Белая книга' Китая по Арктике: взгляд в будущее", Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество: материалы XVIII Международной научной конференции в рамках Общественно-научного форума "Россия: ключевые проблемы и решения", Вып. 2, Ч. 2, ИНИОН РАН, Москва, сс. 126-128.
- Загорский, А.В. (2011), Арктика: зона мира и сотрудничества, ИМЭМО РАН, Москва.
- Загорский, А.В. (2016a), *Нестратегические вопросы безопасности и сотрудничества в Арктике,* ИМЭМО РАН, Москва.
- Загорский, А.В. (2016b), "Россия и США в Арктике", Российский совет по международным делам (РСМД), № 30, НП РСМД, Москва.
- Загорский, А.В. (2019), Безопасность в Арктике, ИМЭМО РАН, Москва.
- Иванов, И.С., Махмутов, Т.А., Попадюк, О.А., Надараджа, Х., Петровский, В.Е., Стрельцов, Д.В., Федоровский, А.Н. и Филиппова, Л.В. (2016), "Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы", Российский совет по международным делам (РСМД), № 26, НП РСМД, Москва.
- Кадомцев, А. (2019), "Международный форум по Арктике в Санкт-Петербурге: вызовы, проблемы и

перспективы Севера", *Международная жизнь*, режим доступа: https://interaffairs.ru/news/show/24534. Рузакова, В. (2018), "Системы транспорта углеводородов в Арктике", *Российский совет по международным делам (РСМД)*, НП РСМД, Москва.

Соколов, В.И., Григорьева, Е.Е., Демчук, А.Л. и др. (2011), Канада: современные тенденции развития: к 150-летию государства, Институт США и Канады РАН, Москва.

Тодоров, А. (2017), "Правовой спор между Россией и США о Северном морском пути и похожий вопрос о Северо-Западном морском пути", *Арктика и Север*, № 29, сс. 74-89.

Тренин, Д. (2021), Новый баланс сил: Россия в поисках внешнеполитического равновесия, Альпина Паблишер, Москва.

Aliyev, N. (2021), Russia's Arctic Council Chairmanship in 2021-2023, Friedrich Ebert Stiftung, available at: http://library.fes.de/pdf-files/bueros/moskau/17686.pdf.

Conley, H., Melino, M., Tsafos, N. and Williams, I. (2020), America's Arctic Moment: Great Power Competition in the Arctic to 2050, Center for Strategic & International Studies (CSIS), available at: https://csis-website-prod. s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/Conley_ArcticMoment_layout_WEB%20FINAL.pdf.

Erokhin, V. (2017). "Northern Sea Route and Arctic Transport Corridors: Problems of Utilization and Forecasts of Cargo Traffic Commercialization", *Marketing and Logistics, No. 6*(23), pp. 22-44.

Pharand, D. (2007), "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit", Ocean Development and International Law, Vol. 38, No. 1-2, pp. 3-69.

doi: 10.53658/RW2021-1-1-67-77

Development of Northern Sea Route: Prospects for International Cooperation

Arsenii V. Kirgizov-Barskii

MGIMO University – Moscow State Institute of International Relations (Moscow, Russia).

Abstract. Today due to global climate change the Northern Sea Route is being formed along the northern coast of Russia as a new international maritime passage in the Arctic. Due to the rapid increase in the interest of regional and non-Arctic states, the scientific community and business to this transportation route, there is a need to study the prospects for cooperation between Russia and other countries on the development of the Northern Sea Route. The paper provides a detailed analysis of the interests of external players in the NSR area, taking into account the latest changes and events, while the author uses swot-analysis and a comparative analytical approach to conduct the study. The results of the study have shown that cooperation with some Arctic countries on the development of the NSR could bring mutual benefits: Canada and Russia would exchange experience on the development of similar sea routes, and Norway and Iceland would receive advantages as hubs on new routes. Non-regional countries, such as China, South Korea, Japan, Singapore and India, are interested in the NSR. For them, the Northern Sea Route is potentially shorter and safer compared to traditional routes, and it also allows to participate in projects located near its water area in science, energy and transport sectors. In turn, the participation of foreign partners is important for Russia, since it is usually accompanied by the active use of the route, the creation of large projects throughout its entire length, the attraction of serious funds, modern technologies and knowledge to the Arctic zone of the country.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, Northwest Passage, Arctic Council, international cooperation, Arctic states, non-Arctic states

About the author: Arsenii Vyacheslavich KIRGIZOV-BARSKII – First Secretary of the MGIMO Arctic Student Research Club. ORCID: 0000-0002-6374-0220. Address: Vernadsky av., 76, Moscow, Russia, 119454. E-mail: kirgizovbarskii@arctic-mgimo.ru.

References

- Aliyev, N. (2021), Russia's Arctic Council Chairmanship in 2021-2023, Friedrich Ebert Stiftung, available at: http://library.fes.de/pdf-files/bueros/moskau/17686.pdf.
- Byers, M. (2011), "The Legal Status of the Northwest Passage and Canada's Arctic Sovereignty: Past, Present, Desired Future", Moscow University Herald ["Pravovoi status Severo-Zapadnogo prokhoda i Arkticheskii suverenitet Kanady: proshloe, nastoyashchee, zhelaemoe budushchee", Vestnik Moskovskogo universiteta], No. 2, pp. 92-128 (in Russian).
- Conley, H., Melino, M., Tsafos, N. and Williams, I. (2020), America's Arctic Moment: Great Power Competition in the Arctic to 2050, Center for Strategic & International Studies (CSIS), available at: https://csis-website-prod. s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/Conley_ArcticMoment_layout_WEB%20FINAL.pdf.
- Erokhin, V. (2017). "Northern Sea Route and Arctic Transport Corridors: Problems of Utilization and Forecasts of Cargo Traffic Commercialization", *Marketing and Logistics, No. 6*(23), pp.22-44.
- Gudev, P. (2018), "The Northern Sea Route: National or International Transport Artery?", Russian Council on International Affairs (RIAC) ["Severnyi morskoi put': natsional'naya ili mezhdunarodnaya transportnaya arteriya?", Rossiiskii sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD)], No. 13, Moscow (in Russian).
- Ivanov, I.S., Makhmutov, T.A., Popadyuk, O.A., Nadaradzha, H., Petrovsky, V.E., Streltsov, D.V., Fedorovsky, A.N. and Filippova, L.V. (2016), "Asian Players in the Arctic: Interests, Opportunities, Prospects", Russian International Affairs Council (RIAC) ["Aziatskie igroki v Arktike: interesy, vozmozhnosti, perspektivy", Possiiskii sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD)], No. 26, Moscow (in Russian).
- Kadomtsev, A. (2019), "International Forum on the Arctic in St. Petersburg: Challenges, Problems and Prospects of the North", *International Affairs* ["Mezhdunarodnyi forum po Arktike v Sankt-Peterburge: vyzovy, problemy i perspektivy Severa", *Mezhdunarodnaya zhizn*], available at: https://interaffairs.ru/news/show/24534 (in Russian).
- Pharand, D. (2007), "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit", Ocean Development and International Law, Vol. 38, No. 1-2, pp. 3-69.
- Ruzakova, V. (2018), "Hydrocarbon transport systems in the Arctic", Russian International Affairs Council (RIAC) ["Sistemy transporta uglevodorodov v Arktike", Rossiiskii sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD)], Moscow (in Russian).
- Sokolov, V.I., Grigorieva, E.E., Demchuk, A.L. et al. (2011), Canada: current development trends: to the 150th anniversary of the state [Kanada: sovremennye tendentsii razvitiya: k 150-letiyu gosudarstva], Institute of the USA and Canada, RAS, Moscow (in Russian).
- Todorov, A. (2017), "Legal dispute between Russia and the United States on the Northern Sea Route and a similar issue on the Northwest Sea Route", Arctic and North ["Pravovoi spor mezhdu Rossiei i SShA o severnom morskom puti i pokhozhii vopros o Severo-Zapadnom morskom puti", Arktika i sever], No. 29, pp. 74-89 (in Russian).
- Trenin, D. (20210, A New Balance of Power: Russia in Search of Foreign Policy Equilibrium [Novyi balans sil: Rossiya v poiskakh vneshnepoliticheskogo ravnovesiya], Alpina Pablisher, Moscow (in Russian).
- Voronkov, L.S. (2021), Geopolitical and international problems of the modern Arctic [Geopoliticheskie i mezhdunarodnye problemy sovremennoi Arktiki], MGIMO-University, Moscow (in Russian).
- Vylegzhanin, A.N. and Dudykina, I.P. (2018), Baselines in the Arctic. Applicable International Law [Iskhodnye linii v Arktike. Primenimoe mezhdunarodnoe pravo], MGIMO-University, Moscow (in Russian). Zagorskiy, A.V. (2016a), Non-strategic issues of security and cooperation in the Arctic [Nestrategicheskie voprosy bezopasnosti i sotrudnichestva v Arktike], IMEMO RAN, Moscow (in Russian).
- Zagorskiy, A.V. (2016b), "Russia and the United States in the Arctic," Russian International Affairs Council (RIAC) ["Rossiya i SShA v Arktike", Rossiiskii Sovet po mezhdunarodnym delam (RSMD)], No. 30, Moscow (in Russian).
- Zagorskiy, A.V. (2019), Security in the Arctic [Bezopasnost' v arktike], IMEMO RAN, Moscow (in Russian).
 Zhuravel, V.P. (2019a), "Development of the Northern Sea Route: national and international aspects", Scientific and analytical bulletin of the Institute of Europe RAS [Razvitie Severnogo morskogo puti: natsional'nyi i mezhdunarodnyi aspekty", Nauchno-analiticheskii vestnik Instituta Evropy RAN], No. 2, pp. 119-125 (in Russian).
- Zhuravel, V.P. (2019b), "China's White Paper on the Arctic: Looking Ahead", in Gerasimov, V.I. (Ed.), Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation: Proc. of the 18th international scientific conference within the framework of the public scientific forum "Russia: Key Problems and Solutions" ["'Belaya kniga' Kitaya po Arktike: vzglyad v budushchee", Bol'shaya Evraziya: Razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo, materialy XVIII Mezhdunarodnoi nauchnoi konferentsii v ramkakh Obshchestvenno-nauchnogo foruma "Rossiya: klyuchevye problemy i resheniya"], Iss. 2, part 2 INION RAN, Moscow, pp. 126-128 (in Russian).
- Zhuravel, V.P. and Danilov, A.P. (2016), "Singapore on the way to the Arctic", Arctic and North ["Singapur na puti v Arktiku", Arktika i Sever], No. 24, available at: https://narfu.ru/university/library/books/2892.pdf (in Russian).