Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова

На правах рукописи

Бхагват Джавахар Вишну

Государственная политика в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (на примере Северного морского пути)

Научная специальность 5.5.3. Государственное управление и отраслевые политики

Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук

Научный руководитель
доктор политических наук, доцент
А. Е. Шапаров

Архангельск

2023

Оглавление

Введение..... 4

Глава 1. Теоретико-методологические основы изучения государственной транспортной политики 25

1.1 Транспортная политика как объект политологического исследования 25

1.2 Политика развития морских транспортных коммуникаций в системе государственной политики 47

1.3 Политика СССР по развитию Северного морского пути 67

Глава 2. Государственная политика развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации 88

2.1 Геополитическое и геоэкономическое значение Северного морского пути как части международной транспортной системы..... 88

2.2 Организационная структура государственной политики по развитию СМП 115

2.3 Нормативно-правовая база политики по развитию СМП..... 143

Глава 3. Реализация государственной политики по развитию СМП 176

3.1 Место и роль субъектов АЗРФ в развитии Северного морского пути..... 176

3.2 Государственно-частное партнерство в развитии СМП 203

3.3 Взаимодействие России с иностранными государствами и бизнесом в целях обеспечения развития СМП в Арктике..... 224

Заключение 256

Список использованной литературы 266

Приложение А. Карта Северного морского пути (СМП) 333

Приложение Б. Обзор Плана-2022: развитие инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г. 334

Приложение В. Проекты регионов АЗРФ, направленные на развитие СМП, в соответствии с Планом-2019 342
Приложение Г. Проекты регионов АЗРФ, направленные на развитие СМП в соответствии с Планом-2022 347
Приложение Д. Основные проекты по развитию инфраструктуры СМП с использованием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) 352
Приложение Е. Зависимость российского судостроения Арктического флота от зарубежных верфей 356
Приложение Ж. Арктический транспортный флот для Северного морского пути 357
Приложение И. Влияние западных санкций на российские проекты, связанные с СМП 359
Приложение К. Оценка транспортно-логистической обеспеченности ключевых проектов Плана-2022 364
Приложение Л. SWOT-анализ – Государственная политика развития Северного морского пути и текущее состояние СМП как национальной транспортной коммуникации 366

Введение

Актуальность исследования. Актуальность определена возрастающей геополитической и геоэкономической ролью международных транспортных коммуникаций и политикой суверенных государств по реализации своих национальных интересов в сфере обеспечения безопасности и экономического развития. Публикация стратегических документов «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике (период до 2035 года)» и «Стратегии развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» отразила основные интересы и приоритеты России в Арктике.

Помимо этой «практической стороны» вопроса, определяющей дальнейшее понимание специфики развития в России именно морских транспортных коммуникаций, стоит учитывать и более широкий социально-политический контекст. В его рамках транспорт (не зависимо от его вида, как сухопутный, так и морской) активно влияет на различные сферы государства, экономики и общества, а именно: финансовый сектор, национальную оборону, социально-экономическое развитие регионов, демографические процессы. О глобальной взаимоопределенности средств коммуникации (в частности, дорог) и развития общества писал еще в 1960-х годах Г.М. Маклюэн. По его мнению, «каждое средство коммуникации … определяет и контролирует масштабы и форму человеческой ассоциации и человеческого действия»[1]. Эта способность средств коммуникации объясняется тем, что, по мнению автора, они являются своего рода «расширением» человека. Не углубляясь в философские категории, согласимся с тем, что в современном обществе транспорт играет роль не просто обслуживающей общество системы. Он его формирует, обеспечивает конфигурацию взаимодействия, развития и совместной деятельности людей на

[1] Маклюэн, Г. М. Понимание Медиа: Внешние расширения человека / Пер. с англ. В. Николаева. – Москва : КАНОН-пресс-Ц, 2003. – Текст : непосредственный. – С. 11-12.

любом пространстве. И транспортная политика является не просто элементом системы государственного управления, а ее приоритетной, ключевой частью.

Транспортная политика обусловливает динамику коммуникаций в обществе. В рамках политической системы это может определять процессы принятия политических решений, влияния на них граждан и, напротив, связь центра и регионов, формирующего общие стратегические задачи, внутренние и международные векторы национального и регионального развития.

Государственная политика России в области развития морских транспортных коммуникаций в Арктике определяется формулированием стратегических целей, созданием планов и последующим взаимодействием государственных и частных организаций, как на федеральном, так и на региональном уровне, которые отвечают за достижение целей, реализацию планов, эксплуатацию, контроль, обеспечение судоходства и транспортной безопасности. Особый нтерес для России представляет опыт зарубежных стран по эксплуатации, контролю и обеспечениию безопасности Суэцкого канала и Панамского канала[2]. В данной работе исследуются процесс формирования и реализации государственной политики в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (на примере Северного морского пути) в Арктическом регионе.

Актуальность темы, таким образом, заключается в анализе государственной транспортной политики и процессов обеспечения национально-государственных интересов современной России в Арктике, основанном на понимании того, что от СМП зависит социально-экономическое развитие субъектов Арктической зоны РФ и интеграции страны в мировую транспортную систему и в мировое логистическое пространство.

---

[2] Бхагват, Д. В. Политика развития международных судоходных маршрутов: потенциал применения зарубежного опыта в России на примере Северного морского пути / Бхагват Д. В. – Текст : непосредственный // Вестник Московского Университета. Политические науки. Серия 12. – 2021. – № 2. – С. 98-99.

Степень научной разработанности проблемы. Государственная транспортная политика России является предметом научных исследований российских и зарубежных ученых. Теоретические подходы, посвященные проблемам государственной политики и управления, на которые автор опирался в работе над диссертацией, принадлежат коллективам российских ученых под руководством А. И. Соловьева[3] и Л. В. Сморгунова.[4] В. И. Якунин[5] - основатель направления «политология транспорта»; также транспортной политике посвящены работы Ю. Ф. Голиусова[6], А. А. Горбунова[7], В. Г. Егорова[8], В. Ю. Ладвищенко[9], И. Е. Левитина[10], А. В. Федякина, И. В. Федякина[11].

---

[3] Государственная политика и управление: учебное пособие / Н. С. Григорьева, О. Ю. Малинова, А. Ю. Мельвиль [и др.]; под редакцией А. И. Соловьева. – Москва : Аспект Пресс, 2018. – 480 с. – Текст : непосредственный.
Соловьев, А. И. Политическая повестка правительства, или зачем государству общество / А. И. Соловьев – Текст : непосредственный // Полис. Политические исследования. – 2019. – № 4. – С. 8-25.
Соловьев, А. И. Политика и управление государством. Очерки теории и методологии: монография / А. И. Соловьев. – Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2021. – 256 с. – Текст : непосредственный.
[4] Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы: учебник для бакалавриата и магистратуры / Л. В. Сморгунов [и др.]; под редакцией Л. В. Сморгунова. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2019. – 395 с. – Текст : непосредственный.
[5] Якунин, В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – Москва: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. – 432 с. – Текст : непосредственный.
Якунин, В. И. Развитие транспортной системы и геоэкономические интересы России / В. И. Якунин – Текст : непосредственный // Экономические стратегии. – 2009. – № 1. – С. 48-55.
[6] Голиусов, Ю. Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке : специальность 23.00.02 ««Политические институты, процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Голиусов Юрий Федорович; Институт социально-политических исследований РАН. – Москва, 2005. – 169 с. – Текст : непосредственный.
Голиусов, Ю. Ф. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России : евразийский аспект : специальность 23.00.02 «Политические институты, процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Голиусов Юрий Федорович; Институт социально-политических исследований РАН. – Москва, 2010. – 299 с. – Текст : непосредственный.
[7] Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт на примере железнодорожного транспорта : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные и политические процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Горбунов Александр Александрович; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. – Москва, 2008. – 393 с. – Текст : непосредственный.

Работы советских ученых М. И. Белова[12], В. Н. Булатова[13], В. Визе[14] посвящены развитию СМП в советское время. Российские ученые А. И. Тимошенко[15], Ю. Ф. Лукин[16], А. Н. Пилясов[17], Ю. Г. Могилевкин[18],

---

Горбунов, А. А., Федякин, А. В., Федякин, И. В. Государственная политика в транспортной отрасли: инновационное направление подготовки кадров / А. А. Горбунов, А. В. Федякин, И. В. Федякин. – Текст : непосредственный // Мир транспорта. – 2018. – Т. 16, № 4. – С. 222–230.
Горбунов, А. А. Транспортная политика государства: теория, история, практика: учебное пособие. – М.: Проспект, 2020. – 424 с. – Текст : непосредственный.

[8] Егоров, В. Г. Геополитика транспорта: актуальное прочтение / В. Г. Егоров. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2019. – № 9. – С. 23-47.
Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 43-69.

[9] Ладвищенко, В. Ю. Транспортная политика Европейского Союза : специальность 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Ладвищенко Вячеслав Юрьевич; Санкт-Петербургский государственный университет. – Санкт-Петербург, 2011. – 186 с. – Текст : непосредственный.

[10] Левитин, И. Е. Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта / И. Е. Левитин. – Текст : электронный // Государственная Дума РФ : [сайт]. – URL: http://federalbook.ru/files/FS/Soderjanie/FS-19/IV/Levitin.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[11] Федякин, А. В., Федякин, И. В. Транспортная политика за рубежом: центры подготовки кадров и основные направления исследований / А. В. Федякин, И. В. Федякин. – Текст : непосредственный // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. – 2019. – Т. 21, № 2. – С. 346-357.

[12] Белов, М. И. Путь через Ледовитый океан. – Москва: Морской Транспорт, 1963. – 238 с. – Текст : непосредственный.

[13] Булатов, В. Н. КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917-1980) / В. Н. Булатов. – М.: Политическая Энциклопедия, Издательство Московского Государственного Университета, 1989. – 156 с. – Текст : непосредственный.

[14] Визе, В. Моря Российской Арктики: в 2 т. / В. Визе. – М.: Паулсен. Т. 1. – 2016. – 299 с. – Текст : непосредственный.
Визе В. Моря Российской Арктики: в 2 т. / В. Визе. – М.: Паулсен. Т 2. – 2016. – 256 с. – Текст : непосредственный.

[15] Тимошенко, А. И. Российская региональная политика в Арктике в XX−XXI вв.: проблемы стратегической преемственности / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2011. – № 4. – С. 1-13.
Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 4–35.
Тимошенко, А. И. Советский опыт мобилизационных решений в освоении Арктики и северного морского пути в 1930–1950-х гг. / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2013. – № 13. – С. 150–168.

А. А. Сергунин,[19] В. Н. Конышев[20], А. Н. Вылегжанин[21], П. А. Гудев[22],

---

[16] Лукин, Ю. Ф. Великий передел Арктики / Ю. Ф. Лукин // Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет, 2010. – 400 с. – Текст : непосредственный.
Лукин, Ю. Ф. Международные морские пути грузоперевозок в Арктике / Ю. Ф. Лукин. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 225-253.
Лукин, Ю. Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году: монография / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: ИД им. В. Н. Булатова САФУ, 2021. – 241 с. – Текст : непосредственный.
Лукин, Ю. Ф. Арктические вызовы России / Ю. Ф. Лукин. – Текст : непосредственный // Россия: общество, политика, история. – 2022. – № 2. – С. 59-87.
[17] Пилясов, А. Н., Путилова, Е. С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! / А. Н. Пилясов, Е. С. Путилова. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 21-43.
Пилясов, А. Н. Предпринимательство в Арктике: Проблемы развития малого и среднего бизнеса в Арктической зоне, или чем арктические предприниматели похожи на белых медведей? / А. Н. Пилясов // URSS, 2021. – 400 с. – Текст : непосредственный.
Пилясов, А. Н. Освоение Арктики 2.0: Продолжение традиций советских исследований / под ред. А. Н. Пилясова // URSS, 2022. – 432 с. – Текст : непосредственный.
[18] Могилевкин, И. М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях: современные функциональные и пространственные проблемы / И. М. Могилевкин. – Москва: Наука, 1992. – 153 с. – Текст : непосредственный.
Могилевкин, И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее / И. М. Могилевкин. – Москва: Наука, 2005. – 357 с. – Текст : непосредственный.
Могилевкин, И. М. Транспортно-коммуникационная инфраструктура: значение для международного разделения труда и научно-технического прогресса. Интеграционные интересы России / И. М. Могилевкин. – Москва: ИМЭМО РАН, 2006. – 69 с. – Текст : непосредственный.
Могилевкин, И. М. Россия в глобальной инфраструктуре. Проблема оптимизации транспортно-коммуникационной политики в меняющихся условиях мировой экономики / И. М. Могилевкин. – Москва : ИМЭМО РАН, 2008. – 150 с. – Текст : непосредственный.
Могилевкин, И. М. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее / И. М. Могилевкин. – Москва: Магистр, 2010. – 317 с. – Текст : непосредственный.
Могилевкин, И. М. Новый взгляд на мировую экономику и общественное развитие / И. М. Могилевкин. – Москва ; Санкт-Петербург : Нестор-История, 2012. – 240 с. – Текст : непосредственный.
[19] Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – № 9 (6). – pp. 1-19. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.
Godzimirski, J., Sergunin, A. Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA / J. Godzimirski, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2020. – Vol. 11. – pp. 22-46. DOI: http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v11.1350.
Sergunin, A., Gjørv, H. G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H. G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10. – pp. 251-272. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.
Lackenbauer, P. W., Sergunin, A. Canada and Russia's Defence Strategies in the Arctic: A Comparative Analysis / P. W. Lackenbauer, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2022. – Vol. 13. – pp. 232-257. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v13.3243.
[20]

В. Ерохин[23], А. Тодоров[24], И. Ильин[25], и другие[26] изучали освоение Арктики и частично СМП. А. А. Сергунин и В. Н. Конышев посвятили свои работы

Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Международные организации и сотрудничество в Арктике / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Вестник международных организаций. – 2011. – № 3 (34). – С. 27-36.

Конышев, В. Н., Сергунин, А.А. Россия и иностранные державы в Арктике: очерк новейшей истории: в 6 т. / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Север России в военно-морском и экономическом отношениях. Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. – Санкт-Петербург: Политехника-сервис. Т. 6, Кн. 2. – 2013. – 520 с. – Текст : непосредственный.

Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Эволюция концептуальных основ арктической стратегии США / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2022. – Т. 27, № 2. – С. 225–236.

[21] Vylegzhanin, A. N., Berkman, P. A., Young, O. R. Base line of Russian Arctic Laws / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, O. R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Текст : непосредственный.

Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A. N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 285-302. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.

Вылегжанин, А. Н., Назаров, В. П., Буник, И. В. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем / А. Н. Вылегжанин, В. П. Назаров, И. В. Буник. – Текст : непосредственный // Вестник Российской академии наук. – 2020. – Том 90, № 12. – С. 1105-1118.

Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, I. P. Zhuravleva, A. V. Soleveva – Moscow: MGIMO, 2021. – 53 p. – Text : direct.

[22] Гудев, П. А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – Москва: ИМЭМО РАН, 2014. – 201 с. – Текст : непосредственный.

Гудев, П. А. Политико-правовые аспекты морской политики США в АТР / П. А. Гудев. – Текст : непосредственный // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – Т. 1, № 1 (42). – С. 53-75.

Гудев, П. А. Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I / П. А. Гудев. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 142–164.

[23] The Northern Sea Route Development: The Russian Perspective / V. Erokhin, V. Konyshev, A Sergunin, G. Tianming. – Text : direct // Arctic Maritime Logistics. – pp. 282-303. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-92291-7_15.

[24] Тодоров, А. А. Сотрудничество в области портового контроля в Арктике как инструмент реализации Полярного кодекса / А. А. Тодоров. – Текст : непосредственный // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – № 5. – С. 160–176.

Todorov, A. A. Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective / A. A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 322-333. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799615.

Todorov, A. A. Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route / A. A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, № 1. – pp. 30-42.

[25] Arctic Maritime Logistics / I. Ilin, T. Devezas, C. Jahn (Eds.) // Springer. – Switzerland, 2022. – 309 p. – Text : direct.

международным процессам и организациям в Арктике, а также государственной организационной структуре и политике развития СМП. А. Вылегжанин, П. А. Гудев и А. Тодоров сосредоточили внимание на международно-правовых аспектах СМП. Заслуживает внимания коллективная монография (научн. ред. В. П. Журавель), посвященная проблемам безопасности в Арктике, включая СМП, Института Европы РАН, в которой приняли участие российские и зарубежные

---

[26] Арктика на пороге третьего тысячелетия (ресурсный потенциал и проблемы экологии) / И. С. Грамберг, Д. А. Додин, Н. П. Лаверов [и др.]. – Санкт-Петербург: Наука, 2000. – 247 с. – Текст : непосредственный.

Додин, Д. А. Устойчивое развитие Арктики (проблемы и перспективы) / Д. А. Додин. – Санкт-Петербург: Наука, 2005. – 283 с. – Текст : непосредственный.

О подготовке проведения международной полярной партнерской инициативы / А. В. Клепиков, В. Э. Рябинин, А. И. Данилов, В. Г. Дмитриев. – Текст : непосредственный // Проблемы Арктики и Антарктики. – 2014. – № 4. – С. 104-109.

Арктика: интересы России и международные условия их реализации / И. М. Могилевкин [и др.]. – Москва: Наука, 2002. – 356 с. – Текст : непосредственный.

Буник, И. В., Николаев, А. Н. Международно-правовое обоснование Канадой прав на ее арктический сектор / И. В. Буник, А. Н. Николаев. – Текст : непосредственный // Московский журнал международного права. Международные отношения. – 2007. – № 1. – С. 4-33.

Bunik, I. V., Mikhaylichenko, V. V. Legal Aspects of Navigation Through the Northern Sea Route. – Text : direct / Berkman, P., Vylegzhanin, A. (eds) // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – Springer, Dordrecht. – 459 p.

Эфендиев, О. Ф. Арктические воды / О. Ф. Эфендиев. – Текст : непосредственный // Современное международное морское право. Режим вод и дна Мирового океана. – С. 184-190.

Николаев, М. Е. Арктика: политика, экономика, дипломатия / М. Е. Николаев. – Москва: Издательство РГСУ. – 2007. – 246 с. – Текст : непосредственный.

Широкорад, А. Б. Битва за Русскую Арктику / А. Б. Широкорад. – Москва: Вече, 2008. – 377 с. – Текст : непосредственный.

Широкорад, А. Б. Арктика и Северный морской путь / А. Б. Широкорад. – Москва: Вече, 2017. – 416 с. – Текст : непосредственный.

Гурлев, И. В., Макоско, А. А., Малыгин, И. Г. Анализ состояния и развития транспортной системы Северного морского пути / И. В. Гурлев, А. А. Макоско, И. Г. Малыгин. – Текст : непосредственный // Арктика: экология и экономика. – 2022. – Т. 12, № 2. – С. 258–270.

Иванова, М. В. Оценка возможности развития арктических коммуникаций в акватории Северного морского пути / М. В. Иванова. – Текст : непосредственный // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2021. – Т. 24, № 2. – С. 35-45.

Щеголькова, А. А. Экономика и политика "холодного противостояния" в Новой Арктике / А. А. Щеголькова. – Текст : непосредственный // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2021. – № 4. – С. 7-20.

исследователи[27]. В. Н. Богатова[28] и О. А. Подберезкина[29] – авторы диссертации про международные транспортные коридоры.

Третья группа – научные труды зарубежных исследователей, которые сосредоточены на правовых и геоэкономических аспектах транспортных коммуникаций в Арктике, включая коммерческую целесообразность этого маршрута по отношению к Южному варианту через Суэцкий канал. Эти работы можно можно разделить на две группы: западные страны, в основном Норвегия, США и Канада, и исследователи из КНР.

Исследования, выполненные учеными западных стран, в основном Норвегии, США и Канады. К ним можно отнести работы Ф. Лассерра, Л. Бригама (Университет Аляски), Р. Пинкуса (Военно-морской колледж США), А. Му (Институт Фритьофа Нансена), Б. Гуннарсона (Центр логистики Крайнего Севера, бизнес-школа Северного университета, Норвегия) и Й. Й. Сольски (Арктический университет Норвегии, Тромсе). Исследования, выполненные учеными из КНР. В данной подгруппе можно выделить Г. Тяньмина, К. Ю. Лю и др.

Ф. Лассерр, Л. Бригам, Р. Пинкус, А. Му, Б. Гуннарсон, Г. Тяньмин и К. Ю. Лю пишут об экономических и геополитических аспектах. Т. Хенриксен и Й. Й.

---

[27] Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета). Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): монография / Ц. Ван, Ц. Янь, Б. Е. Власов [и др.]. – Москва: Ин-т Европы РАН, 2022. – 150 с. – Текст : непосредственный.

[28] Богатов, М. Ю. Политические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой геополитической модели мира : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные политические процессы и технологии (политические науки)» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Богатов Максим Юрьевич; Забайкальский государственный университет. – Чита, 2006. – 170 с. – Текст : непосредственный.

[29] Подберёзкина, О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России : специальность 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Подберезкина Ольга Алексеевна; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации. – Москва, 2015. – с. 164. – Текст : непосредственный.

Сольски пишут о правовых аспектах СМП. П. А. Беркман, О. Р. Янг[30], Р. Р. Герман, Н. Лин, Дж. Лейбл, А. Коваленко[31], Б. Гуннарссон[32], А. Му[33], Г. Тяньмин[34], Дж. Г. Гилмор[35], К. Ю. Лю, Х. М. Фан, Х. Донг, Х. Чжан[36], А. Х.

---

[30] Building Common Interests in the Arctic Ocean / P. A. Berkman, A. N. Vylegzhanin (eds). – Text : direct // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – Springer, Dordrecht. – 2013. – 459 p. – Text : direct.
Vylegzhanin, A. N., Berkman, P. A., Young, O. R. Base line of Russian Arctic Laws / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, O. R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Text : direct.
Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea / ed. by O. R. Young, P. A. Berkman, A. N. Vylegzhanin. – Springer Nature Switzerland, 2020. – 358 p. – Text : direct
Maritime Ship Traffic in the Central Arctic Ocean High Seas as a Case Study with Informed Decisionmaking / ed. by P. A. Berkman, A. N. Vylegzhanin, O. R. Young, D. Balton, O. Ovretveit. – Text : direct // Building Common Interests in the Arctic Ocean with Global Inclusion. – Springer Nature Switzerland, 2022. – pp. 321-346. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-89312-5_24.
[31] Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R. R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – pp. 1-14. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.
[32] Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 4-30. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.
Gunnarsson, B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping / B. Gunnarsson. – Text : direct // Marine Policy. – 2021. – Vol. 124. – pp. 1-8. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104369.
[33] Moe, A. The Northern Sea Route: Smooth Sailing Ahead? / A. Moe. – Text : direct // Strategic Analysis. – 2014. – № 38 (6). – pp. 784-802. DOI: https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952940.
Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – pp. 209-227. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.
Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 199–208.
Му А. «Белкомур» и роль Китая / А. Му. – Текст : непосредственный // ЭКО. – 2022. – № 9. – С. 8–33.
[34] Tianming, G., Erokhin, V. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming, V. Erokhin. – Текст : электронный // Harbin Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [сайт]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed: 01.03.2023).
Tianming, G., Erokhin, V. China-Russia research and education collaboration in the Arctic: opportunities, challenges and gaps / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, Issue 1. – pp. 188-207. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1889837.
Tianming, G., Erokhin, V. How Russia's New Vision of Territorial Development in the Arctic Can Boost China-Russia Economic Collaboration / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // Arctic Yearbook 2021. – pp. 1-28.
[35] Gilmour, J. G. Icebreaker Operations in the Arctic Ocean / J.G. Gilmour. – Text : direct // Journal of Military and Strategic Studies. – 2018. – Volume 18, Issue 3. – pp. 16-30.

Линха, Ч. Норхиб, Ли Кс.[37], М. Ларуэль[38], Ф. Лассерре[39], У. Остренг[40], А. Б. Фарре, С. Р. Стивенсон, Л. Чен и др.[41], А. Чиркоп, Ф. Герландт, К. Апорта и Р. Пелот[42] и другие рассматривали проблемы использования СМП и его эксплуатацию в качестве международного судоходного маршрута. Западными учеными недостаточно внимания уделяется участию регионов России в развитии СМП. Значимым зарубежным автором, проанализировавшим процесс формирования политики России в Арктике, включая СМП, является норвежский исследователь Арильд Му.

Большой интерес для диссертации представляют рабочие документы органов Арктического совета в которых рассматриваются различные проблемы и аспекты развития СМП. Данные доклады содержат обобщенную оценку проблем, стоящих перед развитием СМП.

В указаных научных работах, главное внимание сосредоточено в основном на проблемах использования СМП для судоходства других стран и России, а

---

[36] Arctic policy and port development along the Northern Sea Route / C. Y. Liu, H. M. Fang, X. Dang, X. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Volume 201. – pp. 1-11. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105422.

[37] Lynch, A. H., Norchib, Ch. H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A. H. Lynch, Ch. H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – № 119 (26). – pp. 1-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

[38] Laruelle, M. Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North / M. Laruelle. – Armonk, NY: M. E. Sharpe, 2014. – 251 c. – Text : direct. DOI: https://doi.org/10.4324/9781315700939.
Laruelle, M. Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits / M. Laruelle. – Text : direct // Russie.Nei.Visions, Ifri. – 2020. – № 117. – 28 p.

[39] Lasserre, F., Alexeeva, O. Analysis of Maritime Transit Trends in the Arctic Passages / F. Lasserre, O. Alexeeva. – Text : direct // International Law and Politics of the Arctic Ocean. – Netherlands: Brill Academic Leiden, 2015. – pp. 180–192. DOI: https://doi.org/10.1163/9789004284593_010.
Arctic Shipping: Climate Change, Commercial Traffic and Port Development / F. Lasserre, O. Faury (Eds.). – Routledge, London, 2021. – 250 p. – Text : direct.

[40] Ostreng W. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages / W. Ostreng, K.M. Eger, B. Fløistad, A. Jørgensen-Dahl, L. Lothe, M. Mejlænder-Larsen, T. Wergeland. – Springer Science & Business Media, 2013. – 414 p.

[41] Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure / A. B. Farré, S. R. Stephenson, L. Chen [and others]. – Text : direct // Polar Geography. – 2014. – Volume 37:4. – pp. 298-324. DOI: https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.965769.

[42] Governance of Arctic Shipping: Rethinking Risk, Human impacts and regulation / ed. by A. Chircop [et al]. – Switzerland: Springer Polar Sciences. – 2020. – 319 p. – Text : direct.

также связанных с ними проблемах экологии. Кроме того, в этих исследованиях анализируются системы обеспечения навигации, связи, безопасности и инфраструктуры Северного морского пути. При этом проблематика, связанная с развитием Северного морского пути в Арктическом регионе, подлежит дальнейшему анализу и изучению в силу изменяющихся геополитических условий.

Объект исследования: государственная политика в сфере развития транспортных коммуникаций.

Предмет исследования: акторы и механизмы формирования и реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации России в Арктике.

Целью исследования является выявление акторов и механизмов процесса формирования и реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации в Арктике. Полученные результаты исследования будут способствовать концептуальному обоснованию совершенствования государственной политики России по развитию транспортных коммуникаций в Арктике.

Цель исследования может быть достигнута путем решения следующих **задач**:

а) рассмотреть отечественные и зарубежные подходы к определению понятий «транспортные коридоры»; «государственная транспортная политика»; «политика развития транспортных коммуникаций».

б) провести анализ места и роли государства в развитии морских транспортных коммуникаций;

г) систематизировать опыт осуществления транспортных политик, которые могли бы способствовать совершенствованию реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути;

д) изучить механизм формирования, акторов и ключевые направления обеспечения реализации государственной политики России в сфере развития Северного морского пути в Арктическом регионе;

ж) выявить основные перспективы увеличения геополитического влияния России с учетом национальных интересов в сфере развития транспортных коммуникаций в Арктическом регионе.

Гипотеза: В Советском Союзе государство выступало монопольным актором политики по развитию Северного морского пути. В современных условиях доминирующая роль государства в развитии национальных морских транспортных коммуникаций сохраняется, но сама транспортная политика представляет собой многоуровневый и мультисубъектый процесс, в который вовлечены органы государственной власти федерального и регионального уровней и экономические акторы (крупные государственные и частные компании, как отечественные, так и зарубежные).

Теоретико-методологическая основа исследования. Методологическую основу диссертационной работы составил сформированный автором междисциплинарный подход. За основу взят геоэкономический подход, позволивший объединить потенциал методов из арсенала политической науки – системного, структурно-функционального и институционального подходов, – с методами географической и экономической наук. Геоэкономический метод использован, поскольку значимыми являются геоэкономические аспекты эксплуатации СМП. На сегодняшний день контроль над ним способен обеспечить доступ и выгодную для страны транспортировку природных ресурсов Арктики, обеспечить потенциально безопасный и выгодный международный транзит и в целом реализовать эффективное включение России в международную транспортную систему.

Междисциплинарный подход также сочетает в себе методы различных уровней политологического знания, анализ статистических и эмпирических показателей, находящихся в постоянном изменении и развитии. Использование

институционального и структурно-функционального подходов позволило выделить акторов и их место в структуре государственной политики. Исторический метод использован при определении предпосылок формирования и развития государственной транспортной политики РФ в сфере национальных морских транспортных коммуникаций, что находит свое отражение в решении задач глав 2 и 3 диссертационного исследования. Использование сравнительного метода исследования позволило сопоставить успешность зарубежных транспортных политик и оценить возможность применения международного опыта в сегменте российской транспортной политики развития СМП во 2 и 3 главах диссертации.

Эмпирическая основа исследования. Данная диссертация основана на следующих источниках: правительственные/официальные публикации и материалы (российские и зарубежные); международные документы (договоры, соглашения, резолюции и так далее); статистическая информация, ежегодники, руководства и справочники; научно-исследовательская литература: книги, монографии, аналитические статьи; публикации СМИ и Интернет-ресурсов.

Эмпирическую (источниковую) базу диссертационного исследования в соответствии с поставленными задачами целесообразно разделить на три группы.

К первой группе источников, использованных в подготовке работы, относятся транспортная политика таких стран или объединений, как Россия, Европейский Союз (ЕС), Великобритания и Соединенные Штаты Америки. Например, «О транспортной безопасности»[43], «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года»[44] и «Политика Европейского

---

[43] Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16 «О транспортной безопасности». – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 01.03.2023).

[44] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

союза в области морского транспорта»[45], а также международные конвенции, касающиеся рассматриваемой тематики. Например, это Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10.12.1982 г.[46] и Конвенцией Монтре от 1936 г.[47] Изучение источников данной группы позволило определить место и роль государства в формировании транспортной политики, проанализировать международный опыт в данной сфере.

Во вторую группу источников включены нормативно-правовые документы России, связанных с транспортной политикой и развитием СМП и ряда других стран (США, государства ЕС, КНР, Индия), решения руководителей этих государств, касающиеся внешней политики в Арктике. Изучение данной группы источников позволило выявить и сопоставить подходы государств к проблеме развития СМП; основных геополитических акторов к решению проблем политического и экономического сотрудничества в изучаемой области.

Третью группу источников составили материалы средств массовой информации, в том числе, размещенные в сети Интернет. В частности, в исследовании использовались отдельные материалы журналов, периодических и сетевых изданий, таких как «Korean Maritime, Institute», «Stockholm International Peace Research Institute», «The UN Conference on Trade and Development» «ArcticToday», «Эксперт.ру», и др. за период 2010-2022 гг. Использование данной группы источников позволило более детализировано и подробно изучить изменение подходов различных стран и международных акторов к проблеме развития СМП.

---

[45] The European Union's maritime transport policy for 2018 dated 21.01.2009. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_16 (accessed: 01.03.2023).

[46] Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10.12.1982 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (дата обращения: 01.03.2023).

[47] Конвенция о режиме проливов от 20.07.1936 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901884247 (дата обращения: 01.03.2023).

Хронологические рамки исследования в основном определены новейшей историией современной России и охватывают период с 1991 г., когда Северный морской путь был открыт для международного судоходства по февраль 2023 г.

Научная новизна полученных результатов находит выражение в таких положениях:

– впервые в рамках диссертационной работы по политическим наукам было проведено всестороннее исследование государственной политики России в отношении Северного морского пути и определены национальные и геополитические предпосылки, условия и последствия этой политики;

– сформирована теоретико-методологическая база исследования государственной транспортной политики, которая основана на изучении концептуальных, а также исторических (включая политику СССР) предпосылках ее формирования, что позволило объяснить особенности ее современного развития;

– проанализирована организационная структура государственной политики по развитию СМП, а также эволюция нормативно-правовой базы ее формирования, позволившие объяснить действующие механизмы, выявить политических и экономических акторов ее реализации;

– представлено комплексное рассмотрение субъектов АЗРФ в контексте их влияния на политику по развитию СМП;

– определена роль механизмов государственно-частного партнерства в развитии СМП, а также проанализированы актуальные на момент 2022 г. процессы взаимодействия РФ с иностранными государствами и бизнесом, продемонстрировавшие, что именно эти аспекты государственной транспортной политики обеспечивают потенциал развития СМП и арктических территорий РФ;

– предложены дополнения существующей классификации видов транспортной системы, что может послужить основой для дальнейшего

прикладного анализа национальных морских транспортных коммуникаций в целом и Северного морского пути в частности.

Теоретическая значимость работы основана на концептуализации в рамках политической науки изучения такого прикладного предмета как Северный морской путь. Она позволила в рамках национально-политического и международного контекстов исследовать государственную политику России в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций, сформировать ее научно-обоснованное видение и провести всесторонний анализ актуального состояния этой политики и ее ближайших перспектив, обусловленных современными геоэкономическими и геополитическими факторами.

Полученные результаты будут способствовать концептуальному обоснованию совершенствования политики России в сфере развития СМП, как национальной транспортной коммуникации в Арктике.

Практическая значимость работы заключается в том, что исследование представляет собой изучение текущей деятельности правительства РФ в области транспортной политики и может стать основой для выявления конкретных направлений транспортной политики, которые нуждаются в корректировке.

Рекомендации, которые разработаны на основе анализа ключевых направлений российской политики в области развития национального морского транспорта, могут быть применены в качестве аналитической базы организациям, ответственным за международное сотрудничество в развитии СМП. Кроме того, полученные результаты могут быть полезны для использования в учебном процессе в системе высшего образования, при разработке новых учебных курсов по теории и практике транспортной политики и сотрудничества с международными организациями в развитии Северного морского пути.

Вышеуказанные положения определяют актуальность изучения транспортной политики по развитию СМП. При этом большое значение имеют политические аспекты исследования, которые позволяют уточнить ключевые

моменты развития СМП как глобально конкурентоспособной транспортной коммуникации.

Основные положения работы, выносимые на защиту:

1. Политика развития морских транспортных коммуникаций занимает значительное место в системе государственной политики стран и объединений (таких как ЕС) современного мира. Развитие этой сферы позволяет им занять свое место в структуре мировой иерархии и определяет экономические позиции. Российская Федерация не является исключением и также определяет морские транспортные коммуникации как важную составляющую своей государственной инфраструктуры. Об особой значимости в российской транспортной системе Северного морского пути свидетельствуют упоминания о нем в ключевых стратегических документах РФ, стимулированию развития которого уделяется особое внимание.

2. Современная геополитическая и геоэкономическая значимость СМП была определена еще в советский период, когда было реализовано его освоение. Наследием Российской Федерации стала морская транспортная инфраструктура, формировавшаяся в системе плановой экономики и централизованной политики, позволявшей целенаправленно обеспечивать ее развитие государственными ресурсами. В современной российской системе государственного управления советский опыт нашел свое отражение в формировании организационной структуры политики по развитию СМП и наряду с актуальными реалиями и нормативно-правовой базой Российской Федерации обеспечил доминирование в этом процессе крупных государственных и экономических субъектов (высшего уровня государственного управления, госкорпораций, крупного частного бизнеса).

3. Особое место в развитии СМП занимают регионы – субъекты Арктической зоны РФ (АЗРФ). Каждый из них проводит целенаправленную политику, основанную на понимании зависимости от СМП благополучия

регионов российского Севера. Ведующую роль в данном случае играют западные регионы российской Арктики, так как именно на их территориях реализуются сырьевые проекты крупных частных отечественных компаний и их зарубежных партнеров, которые обеспечивают значительный сегмент развития инфраструктуры СМП. Этим обусловлено особое внимание к западным и восточным регионам АЗРФ российского руководства, ориентированного на стимулирование развития их и восточной части СМП.

4. Механизмы государственно-частного партнерства, а также работа российского руководства по стимулированию и поддержке участия в развитии СМП крупного российского бизнеса и в сохранении в условиях санкций зарубежного партнерства обеспечивает на сегодняшний день развитие ее инфраструктуры. Ситуация международного противостояния не привела к изменению ранее установленных планов российского руководства по развитию СМП (его грузооборота, инфраструктурного развития и пр.). Структура зарубежного партнерства в современных условиях может претерпеть существенные изменения за счет ухода европейских партнеров, но это обстоятельство не предопределяет снижение интереса субъектов из Азиатско-Тихоокеанский региона (АТР) и других регионов Азии.

5. Актуальное развитие СМП предполагает совместное участие всех заинтересованных субъектов: властных институтов федерального уровня, регионов АЗРФ, госкорпораций, частного бизнеса (регионального и крупного) и зарубежных партнеров. Зарубежные партнеры (государства и компании) дружественных стран при участии в проектах, связанных с СМП, будут учитывать новые геополитические и геоэкономические реалии. При этом доминирующая роль сохраняется за руководством РФ, которое должно стимулировать участие всех заинтересованных субъектов и обеспечивать основу для дальнейшего сотрудничества принимая во внимание повышенные риски в сфере военной безопасности.

Степень достоверности и апробация результатов исследования.

Степень достоверности достигнутых в диссертации результатов определяется использованием широкого круга научных источников, работ российских и зарубежных ученых, а также опорой на обширный эмпирический материал, включающий в себя официальные статистические данные, нормативно-правовые акты, на русском и английском языках.

Основные результаты исследования были апробированы в ряде статей, вышедших в периодических научных изданиях, включенных в перечень рецензируемых научных изданий, из них в Скопус[48] – 4, ВАК[49] – 4, RSCI[50] – 6, в

---

[48] Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, № 48. – pp. 10-13.
Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route / A. E. Shaparov, F. K. Sokolova, A. K. Magomedov, J. Bhagwat. – Text : direct // Polar Record. – 2022. – № 58 (4). – pp. 1-14.
Bhagwat, J., Shaparov, A. E. India's Arctic policy: Sings of a pivot to Arctic Energy and the Northern Sea Route / J. Bhagwat, A. E. Shaparov. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2022. – Vol 57, № 20. – pp. 16-22.
Bhagwat, J. Political-Geographical Determinants of International Cooperation in the Development of International Transport Corridors (NSR) / J. Bhagwat. – Text : direct // Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography – 2023. – pp. 47-55. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-20620-7_5.

[49] Bhagwat, J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity / J. Bhagwat. – Text : direct // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. – 2020. – Vol. 13, № 4. – pp. 488–506.
Бхагват, Д. В. Политика развития международных судоходных маршрутов: потенциал применения зарубежного опыта в России на примере Северного морского пути / Д. В. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник Московского Университета. – 2021. – Серия 12. Политические науки. – № 2. – С. 86-101.
Бхагват, Д. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». – 2022. – № 2. – С. 75–89.
Национальная идентичность и патриотизм в условиях международных кризисов / А. В. Абрамов, А. С. Буров, Д. В. Бхагват, Б. А. Габдулина, А. Э. Джанаева, Р. Калфаоглу, В. М. Капицын, К. Чжуёнг, О. Ю. Кокурина, А. М. Костина, Е. Ф. Сергазин, Ш. Цзянина, А. Е. Шапаров. – Текст : непосредственный // Вестник Московского государственного областного университета. – 2022. – № 4. – С. 11-13.

[50] Бхагват, Д. Россия и Индия в Арктике: необходимость большей синергии / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 73-90.
Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности. Часть I / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 5–25.
Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 5–25.

которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук.

Основные положения и выводы диссертационного исследования также получили отражение в выступлениях и докладах соискателя на научно-практических конференциях и форумах международного и всероссийского уровня: международный форум в Санкт-Петербурге, организованный МОО «Ассоциация полярников» «Арктика: настоящее и будущее», Санкт-Петербург, 8-9 декабря 2022 г.; Всероссийская конференция с международным участием «Российская Арктика: новые смыслы и ценности», САФУ, Архангельск, 16-17 ноября 2022 г.; Форум «Арктика – Национальный Мегапроект: Кадровое обеспечение и научное сопровождение» на базе Северного (Арктического) федерального университета имени М. В. Ломоносова (САФУ) при поддержке Минобрнауки России в рамках плана председательства России в Арктическом совете в 2021-2023 годах, 10-11 ноября 2022 г.; Международная научно-практической конференция «Национальная идентичность и патриотизм в государствах в условиях международных кризисов», МГУ, Москва 30 октября 2022 г.; Международная научно-практическая конференция «Научно-технологическое и инновационное сотрудничество стран БРИКС», Национальный комитет по исследованию БРИКС и Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук, Москва, 25-26 октября 2022 г; XIII Международная научно-практическая конференция «Регионы России: стратегии развития и механизмы реализации приоритетных национальных и региональных проектов и программ», Курский государственный университет, Институт научной информации по общественным наукам Российской академии

Бхагват, Д. Государственная транспортная политика по развитию СМП в СССР и Российской Федерации в XX в. / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 47. – С. 76-99.

Бхагват, Д. Арктическое военное присутствие и его влияние на развитие Северного морского пути / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 91-118.

Зайков, К. С., Бхагват, Д. Арктическая политика Индии: исторический контекст / К. С. Зайков, Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 261-274.

наук, Евразийский информационно-аналитический консорциум, Курск, 03-04 июня 2022 г.; X Всероссийская научно-практическая конференция «Развитие Северо-Арктического региона: вопросы сохранения культурного наследия народов Арктики», САФУ, Архангельск, 27-29 апреля 2022 г.; международной конференции «2022, World of Shipping Portugal, An International Research Conference on Maritime Affairs», 28-29 январь 2022 г., в Пареде, Португалия; Международной междисциплинарной научно-практической конференции «Человек в Арктике», 18-19 ноября 2021 г., Санкт-Петербург, «Горный университет» (МФК); конференции VIII Всероссийская исследовательская школа студентов, аспирантов и молодых учёных «Русский Север и Арктика: фундаментальные проблемы истории и современности (к 310-летию рождения М.В. Ломоносова)», САФУ, Архангельск, 15-17 ноября 2021 г.,; конференции V Международная научно-практическая конференция преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов и молодых учёных «Арктика и Север в контексте развития международных процессов» САФУ, Архангельск, 21-22 апреля 2022 г.; Шестая международная научная конференция «Арктика: история и современность», Университет Петра Великого, Санкт-Петербург, 14-15 апреля 2021 г.; конференции VII исследовательской школы студентов, аспирантов и молодых учёных «Русский Север и Арктика: фундаментальные проблемы истории и современности» САФУ, Архангельск, 3-5 ноября 2020 г.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, трех глав, девяти параграфов, заключения, библиографического списка и приложений. Общий объем составляет 367 страницы, из них 66 страниц – список литературы, включающий 486 наименований.

Глава 1. Теоретико-методологические основы изучения государственной транспортной политики

1.1 Транспортная политика как объект политологического исследования

На наш взгляд, данную работу необходимо начать с определения транспортной политики: «Транспортная политика связана с разработкой набора конструкций и предложений, которые устанавливаются для достижения конкретных целей, связанных с социальными, экономическими и экологическими условиями, а также функционированием транспортной системы»[51]. На взгляд автора наиболее лаконичным и в то же время всеобъемлющим является: «Транспортная политика – сфера государственных задач и политических мероприятий, цель которых – планирование политики в области транспортной инфраструктуры и ее реализация, а также регулирование различных путей сообщения»[52]. Наиболее важным в данной формулировке является слово «планирование». В другом определении: «транспортная политика - это деятельность государства и соответствующих отраслевых институтов, направленная на обеспечение отраслей экономики и населения страны перевозками»[53]. Транспортное планирование связано с подготовкой и осуществлением действий, направленных на решение проблем экономического, политического и социального характера.

Целью транспортной политики выступает принятие решений с целью распределения связанных ресурсов, включая управление и контроль над деятельностью в этой сфере. В этом контексте, транспортная политика является как государственным, так и частным делом. Однако правительства традиционно

---

[51] Rodrigue, J. P. The Geography of Transport Systems / J. P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – London : Routledge, 2020. – p. 280. – Text : direct.

[52] Политлексикон: понятия, факты, взаимосвязи / М. Кляйн [и др.]. – Москва: Российская политическая энциклопедия, 2013. – С. 598. – Текст : непосредственный.

[53] Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в Российской Федерации и за рубежом: общность, различия, проблемы / А. А. Горбунов. – Текст : непосредственный // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. – 2019. – № 2 (73). – С. 13.

участвуют в этом процессе, поскольку это общественное благо, и именно правительства владеют или управляют большинством компонентов транспортной системы, имеют уровни регулирования всех существующих видов транспорта.

Еще одним аспектом актуализации изучения отраслевых политик могут служить критерии классификации основных видов государственной политики, предлагаемые Л. В. Сморгуновым. В своей работе он пишет о том, что такой критерий демонстрирует «…направленность действия власти по вертикали или горизонтали»[54]. В этом случае речь идет о «функционально-отраслевом политическом управлении»[55]. Таким образом, политика, проводящаяся в одной из социально-экономических отраслей (транспортной, промышленной, образовательной, экологической, любой другой) определяется как неотъемлемая составляющая государственного управления и должна анализироваться представителями политической науки.

Политологический интерес именно к транспортной политике как важной государственно-управленческой отрасли демонстрируют многочисленные работы представителей политической науки, посвященные этому вопросу. При этом очевидно, что не только в рамках российских диссертационных исследований современными политологами изучалась проблема реализации транспортной политики как сферы государственного управления. Здесь можно упомянуть таких зарубежных авторов как Крис Питерс и Г. Веберс[56], Б. Слэк, Дж. Родриг, К. Комтуа[57] и других, рассматривавших различные аспекты транспортной политики, к которым мы будем обращаться далее. Для того, чтобы избежать дублирования с введением работы, не будем их перечислять. Просто отметим, что наличие и, несмотря на такое небольшое количество работ, как у российских, так и у

---

[54] Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы / под редакцией Л. В. Сморгунова. – С. 75-76. – Текст : непосредственный.
[55] Там же. с. 74–75.
[56] Peeters, C., Webers, H. Transport policy that works: how to decide? / C. Peeters, H. Webers. – Text : direct // International Journal of Transport Economics. – 2007. – pp. 179–195.
[57] Rodrigue, J. P. The Geography of Transport Systems / J. P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – London: Routledge, 2020. – 456 p. – Text : direct.

западных авторов[58], не умаляет того факта, что это свидетельствует о рассмотрении транспортной политики как компонента политологических знаний. Это, однако, не отрицает ее междисциплинарного характера и не устраняет обращения не только к политологическим, но и к юридическим, социологическим, экономическим и географическим исследованиям в дальнейшем. В нашем представлении, они обеспечат наибольшую комплексность рассмотрения темы этого исследования.

Начиная ее изучение, следует рассмотреть определение понятия «национальная транспортная политика». Наиболее простым можно считать определение транспортной политики как деятельности государства и соответствующих отраслевых институтов, направленной на обеспечение отраслей экономики и населения страны перевозками. Однако такое определение является неполным, поскольку касается только внутренних перевозок, то есть не учитывает возможность и целесообразность реализации транзитного потенциала государств за рубежом и, соответственно, ее внешнеполитических функций.

Как пишет И. Н. Розенберг, чаще всего транспортную политику понимают как деятельность органов власти, направленную на полное удовлетворение потребностей населения, отраслей экономики и предприятий в перевозках, на реализацию собственного транзитного потенциала при экономически обоснованных тарифах с соблюдением экологических требований и международных обязательств государства в сфере развития транспортных коммуникаций[59]. Следует признать, что такое видение транспортной политики действительно является более полным и соответствующим современным реалиям, однако несколько неточным в рамках механизмов государственного управления.

---

[58] Emberger, G., May, A. D. Challenges in the development of national policies on transport / G. Emberger, A. D. May. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – № 9 (55). – p. 1.

[59] Розенберг, И. Н. О единой транспортной политике / И. Н. Розенберг. – Текст : непосредственный // Наука и технологии железных дорог. – 2017. – Т. 1, № 1. – С. 22.

Т. М. Степанян и коллеги в монографии, посвященной вопросу реализации транзитного потенциала России, справедливо пишут о том, что единая транспортная политика – это деятельность не только государственных органов власти, но и других акторов: органов местного самоуправления, органов управления отдельными видами транспорта, субъектов хозяйствования, а также всех тех, кто может предоставить консультации по поводу ее формирования, - политологов, экономистов, юристов, с целью обеспечения эффективного выполнения следующего функционала: интеграции транспортных потоков, устранению параллелизма в транспортных системах, устранению противоречий разных транспортных систем и прочего[60].

Значимость этого момента в процессе изучения транспортной политики России состоит еще и в том, что развитие ее регионов должно опираться на развитость транспортной инфраструктуры, способной реализовать масштабную перевозку экспортных и импортных грузов, например, для государств Восточной Азии[61]. Таким образом в рамках реализации транспортной политики решаются не только экономические, но и политико-стратегические задачи государственного развития, международных коммуникаций и места в современной геополитике. Об этом пишут в своей работе А. В. и И. В. Федякины. В первую очередь они указывают на то, что, в силу инфраструктурного характера объекта регулирования – транспорта, транспортная политика, являясь самостоятельной сферой деятельности государства, выступает формой прикладной («отраслевой») политологии от воплощения концепций и принципов которой, по их мнению,

---

[60] Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров: монография / отв. ред. Т. М. Степанян. – Саратов: ООО «Институт исследований и развития профессиональных компетенций, 2019. – С. 4-9. – Текст : непосредственный.

[61] Подберёзкина, О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России. : специальность 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Подберезкина Ольга Алексеевна; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации. – Москва, 2015. – С. 51, 120. – Текст : непосредственный.

«зависит не только настоящее, но и будущее каждого конкретного общества и государства»[62]. Таким образом, авторы делают акцент на фундаментальной, а не инструментальной значимости транспортной политики.

Это находит свое отражение в их определении транспортной политики, рассматривающейся авторами в качестве «самостоятельной сферы деятельности государства, обладающей … признаками универсальности»[63] и при этом, имеющей непосредственную связь «со множеством других областей (экономической, социальной, инновационной, промышленной, региональной, культурной, оборонной и т.д.)»[64], в результате чего, по мнению авторов, она является одновременно предпосылкой и результатом развития этих социальных сфер.

Представленное определение не формирует содержательного представления о транспортной политике, однако отражает специфику политологического подхода к ее рассмотрению. В его рамках транспортная политика рассматривается как составляющая государственной политики. Она самостоятельна от других отраслей по своей значимости, но взаимозависима с ними в процессах своей реализации и целях применения. Однако, независимо от степени ее межотраслевой взаимозависимости она имеет общегосударственное значение и определяет стратегии развития как самого государства, так и его геополитического функционирования.

Сформулированный итог определяет наше общее представление о транспортной политике. По мнению диссертанта, транспортная политика - это целенаправленная деятельность органов государственной власти, а также иных субъектов (частных компаний, госкорпораций, и пр.), формирующая концептуальную основу для развития транспортной системы (в национальных и

---

[62] Федякин А. В., Федякин И. В. Транспортная политика за рубежом: центры подготовки кадров и основные направления исследований. / А. В. Федякин, И. В. Федякин. – Текст : непосредственный // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. – 2019. – Т. 21, № 2. – С. 347.
[63] Там же, с. 347.
[64] Там же.

международных границах) и определяющая практические меры по реализации этого развития. Представленное определение требует дальнейшей концептуализации понятия транспортной политики, которая станет основой методологии нашего исследования и позволит определить такие ее составляющие как цель и задачи этой политики, модели и практики ее реализации. Кроме того, она позволит сформулировать такие важные для работы понятия как «транспортная система» и «транспортный коридор», необходимые для дальнейшей аналитической составляющей исследования.

Так, исходя из сформулированного определения, транспортная политика включает в себя стратегическую и системную составляющие. И, если сущность транспортной стратегии заключается в обеспечении «транспортного баланса»[65] и развития в его результате всего государства, то транспортную систему стоит определять как совокупность видов транспорта, транспортной инфраструктуры, транспортных предприятий, а также системы управления ими, взаимодействующих между собой и стабильно обеспечивающих «транспортные услуги, удовлетворяющие потребности общества в пассажирских и грузовых перевозках»[66]. Таким образом, национальную транспортную систему можно считать материальной основой транспортной политики государства. Также стоит отметить, что объединение национальных транспортных систем приводит к формированию мировой транспортной системы.

Важным элементом и национальной транспортной политики, и мировых транспортных систем являются транспортные коридоры. В целом транспортный коридор можно определить как элемент транспортной системы, объединяющий транспортные коммуникации в одном направлении и обеспечивающий, в результате этого массовую перевозку грузов. Особенной значимостью в современном мире обладают международные транспортные коридоры, которые

---

[65] Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – Москва: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. – С. 51. – Текст : непосредственный.
[66] Там же, с. 51.

«формируют основу для успешной мирохозяйственной интеграции, позволяют эффективно конвертировать транзитные функции государства»[67]. По словам Д. В. Семенова, «Международный транспортный коридор (далее – МТК) – это транспортный маршрут, проходящий по территории двух и более государств, обеспеченный соответствующей инфраструктурой, транспортными средствами, имеющий геополитический базис и правовую основу (международно-правовую и национальноправовую), по которому осуществляются регулярные перевозки грузов»[68]. Однако ученый противоречит сам себе, говоря, что СМП является примером арктического МТК (широтности прохождения маршрутов МТК)[69], потому что СМП не проходит по территориям двух стран. Согласно докладу Организации Объединенных Наций, «транспортный коридор - это обозначенная сеть транспортных маршрутов, включающая автомобильные, железнодорожные, терминалы и/или пограничные посты, обычно устанавливаемые в целях усиления транзитной торговли и мониторинга транспорта», который также включает в себя более одной страны[70]. В докладе упоминается, что транспортные коридоры в конечном итоге эволюционируют в экономические коридоры, и этот процесс состоит из четырех этапов: первый этап - простой «транспортный коридор»; второй этап – «Интегрированный мультимодальный коридор»; третий этап – «Логистический коридор»; четвертый этап – «Экономический коридор»[71].

---

[67] Чижков, Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики / Ю. В. Чижков. – Текст : непосредственный // Транспорт Российской Федерации. – 2015. – № 5 (60). – С. 10.

[68] Семёнов, Д. В. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России : историко-правовой обзор / Д. В. Семёнов. – 2-е изд., перераб. и доп. - Вологда: Киселев А. В., 2017. – С. 84-85. – Текст : непосредственный.

[69] Семёнов, Д. В. Классификация международных транспортных коридоров в Международном праве / Д. В. Семенов. – Текст : непосредственный // Инновации. Наука. Образование. – 2020. – № 24. – С. 827-833.

[70] Effective transit transport corridor development and management: Report on best practices 2020. – Text : electronic // United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS) : [website]. – URL: https://www.un.org/ohrlls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020 (accessed: 01.03.2023).

[71] Там же.

Аналогичная концепция представлена в исследовании Всемирного банка, в котором указывается, что транспортные коридоры имеют физическое (маршруты, соединяющие экономические центры как внутри стран, так и между ними) и функциональное измерение (торговые коридоры, которые соединяют страны, разделенные странами транзита, или обеспечивают доступ к морю для стран, не имеющих выхода к морю)[72]. Общая концепция та же, но последнее определение более конкретное. Согласно Оксфордскому словарю политики и международных отношений, морские коммуникации используются для обозначения основных морских путей между морскими портами, используемыми в коммерческих, военных или других целях[73]. Их защита необходима стране для реализации своих национальных интересов. Поэтому, на наш взгляд, СМП был и продолжает оставаться примером морской коммуникации, а не МТК. Подробнее их роль и функциональность в мировой транспортной системе будет рассмотрена в последующих параграфах этой работы, а в этом продолжим теоретическое рассмотрение транспортной политики.

По словам А. А. Горбунова, на политические процессы глобализации и регионализации, развитие которых связано с развитием транспортных коммуникаций, влияют существующие социально-политические условия. Поэтому можно однозначно утверждать, что это объект исследования в политологии[74]. По словам В. И. Якунина, формирование государственной

---

[72] Arnold, J. Best practices in management of international transport corridors / J. Arnold. – Text : electronic // The World Bank Group : [website]. – URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/Best-practices-in-management-of-international-trade-corridors (accessed: 01.03.2023).

[73] Sea lines of communication. A dictionary of Politics and International Relations in China. – Text : electronic // Oxford University Press : [website]. – URL: https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191848124.001.0001/acref-9780191848124-e-178;jsessionid=B824FB36167C2573A22269CBB409120F (accessed: 01.03.2023).

[74] Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт: на примере железнодорожного транспорта. : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные и политические процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Горбунов Александр Александрович; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. – Москва, 2008. – С. 20-21. – Текст : непосредственный.

политики в области развития транспортных коммуникаций может определяться научными подходами, поскольку транспорт имеет сетевую структуру и оказывает влияние на социальную и экономическую сферы[75]. Согласно западной точке зрения, развитие системы транспортных коммуникаций, особенно морских, является инициатором глобализации и связано с ростом мировой торговли и объединением бизнеса в мире. Таким образом, мы можем констатировать, что российская точка зрения сосредоточена на социально-экономическом прогрессе внутри страны, а для Запада она связана с торговлей и получением экономического преимущества.

На основании приведенных определений транспортной политики автор считает, что к основным целям и задачам национальной транспортной политики следует отнести следующие: развитие национального рынка транспортных услуг; развитие общенационального рынка (внутриэкономический фактор); дальнейшее развитие собственно транспортной отрасли; обеспечение эффективного участия государства в международной транспортной системе; правовое обеспечение развития транспортной системы России.

Используя метод аналогии с моделями государственного управления[76], на основании зарубежных источников и государственных экономических стратегий по развитию транспортной инфраструктуры[77][78] в соответствии с современными потребностями политических субъектов можно выделить три теоретических подхода к модернизации и развитию транспортных систем.

---

[75] Якунин, В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – Москва: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. – С. 42. – Текст : непосредственный.

[76] Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы / под ред. Л. В. Сморгунова. – С. 256-257. – Текст : непосредственный.

[77] Federal transport infrastructure plan 2003 from 02.07.2003. – Text : electronic // Federal Ministry of Transport, Building and Housing : [site]. – URL: https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Documents/federal-transport-infrastructure-plan-2003.pdf?__blob=publicationFile (accessed: 01.03.2023).

[78] Amos, P. Public and Private Sector Roles in the Supply of Transport Infrastructure and Services: Operational Guidance for World Bank Staff. – Text : electronic // World Bank Group : [website]. – URL: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17409 (accessed: 01.03.2023).

Как и в целом в политике, в ее транспортной отрасли первый, либеральный подход (в работе Л. В. Сморгунова определяется как индивидуалистическая теория государственной политики[79]) предполагает минимальное участие государства в решении вопросов модернизации транспортной инфраструктуры. Этот подход имел преимущественное применение до 30-х гг. XX в. - в эпоху политики «laissez-faire», предполагавшей реализацию принципа свободы предпринимательства, реализовывавшегося, в том числе, при формировании главных видов современного транспорта. Главным механизмом управления при этом подходе выступает саморегулирование, в процессе которого государством делегируются полномочия по регулированию процессов в сфере транспорта частному сектору и различного рода общественным организациям.

Вторым, патерналистским подходом (патерналистской теорией[80]) декларируется обеспечение контроля государства за развитием инфраструктуры транспортной сферы. Подход реализовывался с 30-х по 70-е гг. XX в. в большинстве крупных стран мира, таких как США, СССР, Китай, Великобритания, Франция и Япония. Он предполагает жесткий государственный контроль над деятельностью транспортных организаций. Также именно государственными институтами финансирования обеспечиваются процессы модернизации транспортной сети.

Третий, комбинированный подход (коллективистская теория[81]) означает объединение государственных и частных институтов управления и финансирования. Основным (но не единственным) механизмом осуществления транспортной политики в нем является партнерство государства и бизнеса.

Очевидно, что при наибольшей актуальности последнего, каждый из названных подходов на сегодняшний день имеет возможности для реализации.

---

[79] Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы / под ред. Л. В. Сморгунова. – С. 89-90. – Текст : непосредственный.
[80] Там же, с. 89.
[81] Там же.

Так, либеральная модель транспортной политики включает в себя такие аспекты как деятельность по общему дерегулированию, выдача разрешений на создание новых субъектов транспортной сферы; контроль субсидирований и системы льготного кредитования, и многое другое. Одним из ее наиболее известных примеров является проект «Евротуннель», соединивший европейский континент и островную Великобританию. В данном случае на практике, а не декларативно осуществилась реализация крупного инвестиционного проекта с помощью сугубо частного капитала, не задействуя инструментарий государственных гарантий. Однако остается очевидным, что подобные примеры единичны и везде реализовываться либеральная модель транспортной политики не может. Это во многом связано с вопросами управления определенной государственной системы, ее национальных интересов на международной арене и, в целом, механизмов организации государственного контроля. А. А. Горбунов в свою очередь отмечает, что «в последнее время лоббизм находящихся в отношениях смежности или соподчиненности (аффилированности) транспортных компаний, финансово-промышленных корпораций и политико-административных институтов, оказывает всё большее воздействие на государственные структуры своей страны…»[82]. Это также нашло отражение в работе А. И. Соловьева[83].

В противоположной, патерналистской модели транспортной политики государственные ресурсы, направляемые в эту отрасль, определяются посредством административных методов регулирования. Сугубо специфические критерии экономической эффективности транспортной инфраструктуры не используются, что делает ее более управляемой и удобной для процессов

---

[82] Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт: на примере железнодорожного транспорта. : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные и политические процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Горбунов Александр Александрович; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. – Москва, 2008. – С. 14. – Текст : непосредственный.

[83] Соловьев, А. И. Политическая повестка правительства, или зачем государству общество / А. И. Соловьев – Текст : непосредственный // Полис. Политические исследования. – 2019. – № 4. – С. 15.

государственного управления, однако не всегда отвечающей реальным социально-политическим запросам.

Соответственно, в условиях современной экономики наибольшее распространение получил именно комбинированный подход. В рамках такого подхода участие государства в осуществлении транспортной политики реализуется в качестве его функций владельца и провайдера транспортной инфраструктуры, регулятора ее функционирования и институциональных условий для него, а также источника процессов ее инвестирования[84].

Первая функция (владельца) связана с тем, что права собственности на транспортную инфраструктуру, как правило, принадлежат именно государству. Такое положение вещей характерно не только для России, но и выступает мировой практикой. При этом, имеет ограниченное применение и практика обслуживания частным сектором по договору концессии объектов государственной транспортной инфраструктуры.

Учитывая, что в случае, когда оператор инфраструктуры становится отдельным субъектом деятельности транспортной системы, особенно в процессе разгосударствления государственного монопольного инфраструктурного сектора, это, в свою очередь, требует институционализации отношений между новыми субъектами деятельности транспортной системы.

Для обеспечения эффективности государственные или частные транспортно-инфраструктурные организации обычно требуют наличия специального источника доходов по платежам пользователей, а также согласования и утверждения бюджетных средств в долгосрочной финансовой сделке между предприятием и его владельцем в лице государства. Это означает, что необходимы новые формы долгосрочного государственного регулирования транспортных компаний, опыт развития которых будет рассмотрен в следующих

---

[84] Бхагват, Д. Государственная транспортная политика по развитию СМП в СССР и Российской Федерации в XX в. / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 47. – С. 78-80.

разделах на основе исследования транспортной политики стран ЕС, в первую очередь в сфере морских транспортных коммуникаций.

На данном этапе нашего исследования можно говорить о том, что любые процессы в области транспортной политики должны рассматриваться с позиций комбинированной модели и, определяемого ей, системного подхода. Это обеспечивает объективность, многосторонность и оптимальность получаемых результатов исследований, а также управленческих решений, которые принимаются. К транспортной политике все указанное относится в первую очередь.

При этом, как мы обозначали ранее, в системе государственной политики транспортная инфраструктура занимает особое место и создает своеобразный каркас всей системы транспорта. По мнению В.И. Якунина, наряду с тем, что сфера транспорта выступает одним из основополагающих элементов общей инфраструктуры современной цивилизации, она также выступает как детерминант политического процесса развития страны[85]. Одним из подтверждений этому может служить тот факт, что именно понятие «транспортный комплекс» и составляющие его элементы законодательно закреплены ст. 1 Федерального закона РФ от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»[86], в котором также перечислен перечень субъектов транспортной инфраструктуры. К этому перечню стратегических документов, касающихся сферы транспорта, относится и «Транспортная стратегия России до 2030 года»[87], «Транспортная стратегия России до 2030 года» с прогнозом до 2035

---

[85] Якунин, В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – Москва: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. – С. 343. – Текст : непосредственный.

[86] Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 01.03.2023).

[87] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

г.[88] и стратегии развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности[89].

На основе указанных документов можно сделать вывод о необходимости дополнения существующей классификации видов транспортной системы:

1. в зависимости от роли в обеспечении экономического развития страны:

а) базовая;

б) стратегическая;

2. по уровню оригинальности:

а) уникальная;

б) стандартизированная;

3. по степени открытости (интегрированности):

а) открытая;

б) закрытая.

Предложенная нами классификация может послужить основой для дальнейшего прикладного анализа национальных морских транспортных коммуникаций в целом и Северного морского пути, в частности.

Учитывая особенности каждого из видов транспортного комплекса можно сделать вывод, что каждый из них является частью экономической системы государства и своего региона. Так, например, основные направления железных дорог, автомобильных трасс, трубопроводов в Российской Федерации расположены в соответствии с направлениям грузоперевозок[90]. Этот фактор очень важен и не только организационно или экономически целесообразен, но и

---

[88] Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.– Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[89] Владимиров, С. А. Направления развития мировой транспортной системы и логистики / С. А. Владимиров. – Текст : непосредственный // Мир транспорта. – 2016. – Т. 14, № 3 (64). – С. 12-13.

[90] Фофанова, А. Ю. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов / А. Ю. Фофанова. – Текст : непосредственный // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 1–2. – С. 165.

оказывает влияние на повышение транспортной безопасности страны, так как помогает согласовывать транспортировку стратегических энергоносителей с учетом имеющейся или планируемой к развитию инфраструктуры морского, железнодорожного и трубопроводного транспорта[91].

При этом следует учитывать важность и специфику еще одного исторического аспекта, повлиявшего на векторы становления транспортной сферы России. Дело в том, что в отличие от транспортной системы Западной Европы, направленной в значительной мере на развитие морского судоходства (из-за привязанности к колониальной политике развития международной экономической системы и основанные на голландской судоходной политике (Dutch policy-making process[92]), транспортная система России исторически основывалась на развитии «сухопутного транспорта и внутренних водных путях»[93].

В этом же контексте необходимо упомянуть о важности учета не только внутренних, но и геополитических факторов. Они оказывают колоссальное влияние как раз на транспортную сферу в целом, и на её морскую составляющую в частности, и делают эффективное проведение именно транспортной политики особенно важным для стратегического планирования внешней политики России[94]. Геоэкономический подход учитывает не только геополитические факторы, но и географические, экономические и геокультурные факторы, которые способствуют

---

[91] Левитин, И. Е. Государственно-частное партнерство и транспортная инфраструктура / И. Е. Левитин. – Текст : непосредственный // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2006. – № 7 (7). – С. 2.

[92] Peeters, C., Webers, H. Transport policy that works: how to decide? / C. Peeters, H. Webers. – Text : direct // International Journal of Transport Economics. – 2007. – pp. 182-183.

[93] Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт: на примере железнодорожного транспорта. : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные и политические процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Горбунов Александр Александрович; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. – Москва, 2008. – С. 14-15. – Текст : непосредственный.

[94] Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 46-48.

развитию транспортной системы, как показано на примере исследования китайской концепции "Один пояс - один путь". В **таблице 1** и **рисунке 1.1** показаны взаимодействие между этими факторами.

Таблица 1 – Пути влияния геоэкономических отношений[95]

Факторы влияния	Тип пути	Пути влияния
Географическое положение	Прямой эффект	географическое положение → гео-экономические отношения
	Непрямой эффект	географическое положение → геокультура → гео-экономические отношения географическое положение → геополитика → гео-экономические отношения географическое положение → экономический фактор → гео-экономические отношения
Экономические факторы	Прямой эффект	экономические факторы → гео-экономические отношения
Геополитика	Прямой эффект	геополитика → гео-экономические отношения
	Непрямой эффект	геополитика → экономический фактор → гео-экономические отношения
Геокультура	Прямой эффект	геокультура → экономические факторы → гео-экономические отношения
	Непрямой эффект	геокультура → геополитика → гео-экономические отношения

[95] The Key driving forces for Geo-economic relationships between China and ASEAN countries / S. Wang [et al]. – Text : direct // Sustainability. – 2017. – № 9. – p. 8.

Рисунок 1.1 – Логические связи между переменными, влияющими на геоэкономические отношения[96]

Следует также отметить, что для более глубокого понимания сегодняшнего состояния транспортной сферы и приоритетов формирования транспортной политики, кроме особенностей транспорта, необходимо еще учитывать и специфику развития транспортно-коммуникационных технологий, в результате которого происходит трансформация не просто транспортной системы, но и обновленной глобальной инфраструктуры, которая, в свою очередь, формирует новый социально-экономический миропорядок[97].

Эти составляющие значимости формирования и планирования транспортной политики на сегодняшний день осознаются руководством российского государства. К примеру, перспективы формирования рынка интеллектуальной транспортной связи (ИТС) уже представляет теоретический и практический интерес для науки и бизнеса в РФ. Формирование единой информационной структуры транспортной системы является особенно важным

---

[96] The Key driving forces for Geo-economic relationships between China and ASEAN countries / S. Wang [et al]. – Text : direct // Sustainability. – 2017. – № 9. – p. 8.

[97] Могилевкин, И. М. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее / И. М. Могилевкин. – Москва: Магистр, 2010. – С. 77-78. – Текст : непосредственный.

для российской государственной политики, которая территориально расположена в разных часовых поясах и поэтому активно использует все виды трафика[98][99].

Саму номенклатуру морской транспортной системы можно обозначить девятью объектами: «средства навигационного оборудования, портовые гидротехнические сооружения, внутренние рейды, якорные стоянки, доки, буксиры, ледоколы, и иные суда портового флота» и т.п.[100]. Это также отражает широту информационной структуры современных транспортных систем.

Еще одним важным вопросом политики любого государства, в том числе российского, является проблема безопасности. Далеко не в последнюю очередь она зависит от стабильности функционирования транспортной системы страны. При этом следует акцентировать внимание, что в современной политологии разделение безопасности на виды достаточно условно. Необходимо заметить, что некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности являются содержательной частью многочисленных нормативных документов, но им не хватает системности и согласованности.

Транспортная политика государства, являясь одним приоритетных направлений государственной политики, учитывает аспект специфичности транспортной отрасли, заключающийся в её определяющем влиянии на ряд внутренних и внешних процессов, затрагивая, в том числе и политическую систему общества[101].

---

[98] Жанказиев, С. В. Интеллектуальные транспортные связи: учеб. пособие. – Москва: МАДИ, 2016. – С. 26-28. – Текст : непосредственно.

[99] Шевчук, В. А. Интеллектуальные транспортные системы как актуальный аспект экономического развития РФ / В. А. Шевчук. – Текст : непосредственный // Новая наука: история становления, современное состояние, перспективы развития: сб. статей Международной научно-практической конференции. – 2021. – С. 88-89.

[100] Бережная, Л. Ю. Классификации объектов транспортной инфраструктуры с целью оптимизации их управления / Л. Ю. Бережная. – Текст : непосредственный // Транспортное дело России. – 2019. – № 4. – С. 71-73.

[101] Тимченко, А. В. Институционализация государственной политики обеспечения транспортной безопасности как форма интеграции системы государственной транспортной политики / А. В. Тимченко. – Текст : непосредственный // Политическая наука. – 2017. – Спецвыпуск. – С. 128.

Кроме того, эффективность транспортной политики поддерживается наличием социальной инфраструктуры, обеспечивающей стабильность и бесконфликтность всей политической системы. Так как потребность в мобильности и коммуникации является одним из базовых интересов граждан, удовлетворение этой потребности обеспечивает целостность всей системы. Более опосредованной, однако, не менее важной является зависимость между транспортной инфраструктурой и развитием экономики, которое также самым непосредственным образом обеспечивает безопасность политической системы. Л.В. Требнев в связи с этим выделяет такие задачи государственной транспортной политики: «обеспечение эффективности динамичного развития отрасли с целью удовлетворения экономически эффективным образом существующих потребностей экономики, обороны и граждан Российской Федерации в транспортных услугах, покрывающих государственные, производственные и социальные нужды», учитывая важность аспекта надлежащего уровня транспортной безопасности в краткосрочный и стратегический период времени[102]. Напротив, транспортная политика западных стран, признавая долгосрочный экономический эффект транспортной инфраструктуры особенно в плане выравнивания регионального неравенства[103], в недавнем прошлом была в большей степени сосредоточена на решении проблем безопасности и охраны окружающей среды[104]. Это объясняется тем, что есть несколько труднодоступных районов, включая, канадскую Арктику. Кроме того, иногда бывают террористические, в том числе пиратские, нападения в районах, где проходят западные суда. Кроме того, партии зеленых оказывают значительное влияние на формирование политики, в отличие от России.

---

[102] Теребнев, Л. В. Государственная транспортная политика: теория, методология, правовое регулирование: монография / Л. В. Требнев. – Москва: ВИНИТИ РАН, 2012. – С. 3.
[103] Zhang, Y., Cheng, L. The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK / Y. Zhang, L. Cheng. – Text : direct // Transport Policy. – 2023. – № 133. – pp. 231-232.
[104] Rodrigue, J. P. The Geography of Transport Systems / J. P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – London: Routledge, 2020. – pp. 42-45. – Text : direct.

Учитывая децентрализованный характер транспорта, множество агентов, участвующих в его представлении, и его взаимодействие с системой планирования – всё это создает потребность в формировании аналитической основы, которую многие стороны смогли бы использовать для обоснования стратегических решений на национальном и международном уровнях[105]. Другим важным аспектом, который преобладает в западной транспортной политике, является важность метода оценки, ранее метода анализа затрат и выгод, а теперь национальной транспортной модели[106]. В западной концепции эти документы готовятся специализированным агентством, ответственным только за оценку и это основная часть процесса разработки транспортной политики[107] (**Рисунок 1.2**), следовательно доступны для правительственных политиков, законодателей, участвующих в процессе принятия решений, и широкой общественности для обратная связи[108]. Ранее применявшимся методом оценки, который был распространен на Западе, был метод анализа затрат и выгод. Некоторые исследователи в Италии, Южной Корее, Португалии и Китае утверждают, что анализ затрат и выгод не учитывает экономические побочные эффекты, такие как объем производства, занятость, доход и производительность. Они предпочитают метод "затраты–выпуск" (I–O) для оценки транспортировки с макроэкономической точки зрения[109]. В ходе работы над диссертацией автор не наблюдал ни одного исследования СМП российскими исследователями с использованием какого-либо из вышеупомянутых западных методов. Кроме

---

[105] Mackie, P., Worsley, T., Eliasson, J. Transport appraisal revisited / P. Mackie, T. Worsley, J. Eliasson. – Text : direct // Research in Transportation Economics. – 2014. – № 47 (1). – p. 1.
[106] Там же, с. 42-45.
[107] Liu, X., Dijk, M. How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities / X. Liu, M. Dijk. – Text : direct // Transport Policy. – 2022. – № 128. – pp. 166-167.
[108] Бхагват, Д. Государственная транспортная политика по развитию СМП в СССР и Российской Федерации в XX в. / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 47. – С. 78-80.
[109] Zhao, B., Wang, N., Wang, Y. The role of different transportation modes in China’s national economy: An input–output analysis / B. Zhao, N. Wang, Y. Wang. – Text : direct // Transport policy. – 2022. – № 127. – pp. 92-93.

того, были внедрены системы мониторинга (например, затраченного времени и затраченной энергии) и интеллектуальные системы для проверки устойчивости транспорта[110][111]. Анализ российских программных документов не указывает на то, какой метод оценки (если таковой имеется) используется. Кроме того, перед внедрением политики не запрашивается обратная связь от общественности. Однако следует отметить, что некоторое обсуждение ведется, но оно ограничено заинтересованными сторонами на федеральном или региональном уровнях и связанными с ними крупными компаниями.

Рисунок 1.2 – Цикл разработки политики[112]

[110] Emberger, G. National Transport policy in Austria – from its beginning till today / G. Emberger. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – № 9 (6). – pp. 5-6.
[111] Там же, pp. 5-6.
[112] Liu, X., Dijk, M. How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities / X. Liu, M. Dijk. – Text : direct // Transport Policy. – 2022. – № 128. – p. 167.

В рамках Российской Федерации (также как и других стран мира), транспортная политика выступает в качестве важной составляющей государственной политики, направленной на решение внутренних и внешнеполитических вопросов. Причем эти вопросы касаются не только самой транспортной системы. Они предполагают решение таких задач как формирование рынка интеллектуальной транспортной связи, обеспечение национальной безопасности и реализацию стабильного функционирования политической системы общества.

Так, для обеспечения динамичного развития своих геоэкономических и геополитических целей в регионах Арктики, Россией формируется сеть транспортных коммуникаций. Так, к примеру, на базе СМП намечено развитие такого масштабного проекта, как Национальная арктическая транспортная линия «Мурманск - Петропавловск-Камчатский» с формированием соответствующей системы опорных портов и инфраструктуры[113]. Для поддержки развития СМП предусмотрено развитие единой Арктической транспортной системы РФ[114], чем, по проекту, призвана заниматься единая система государственно-частного управления транспортной артерией[115].

Таким образом, в первом параграфе рассмотрены концепции транспортной политики как российских, так и зарубежных авторов. Можно сделать вывод, что нет существенной разницы в концепциях, предложенных этими двумя группами авторов. Отличие заключается в том, что в западной концепции роль государства постепенно снижалась, все больше внимания уделялось оценке для оправдания затрат, начиная со второй половины двадцатого века, и разработка транспортной

---

[113] Пегин, Н. А. Национальная арктическая транспортная линия: проблемы и перспективы / Н. А. Пегин. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2016. – № 23. – С. 33-34.

[114] Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (дата обращения: 01.03.2023).

[115] Плисецкий, Е. Е. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании / Е. Е. Плисецкий. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2016. – № 22. – С. 103.

политики обычно следовала либеральному методу. В России традиционно государственная транспортная политика играла доминирующую роль в содействии развитию транспортных коридоров и коммуникаций.

Имея фундаментальное значение для политики государства, транспортная политика, как обеспечивающая основу для социально-экономического развития и коммуникации, является важным направлением политологических исследований и ее рассмотрение должно быть дополнено дальнейшим анализом политики развития морских транспортных коммуникаций в системе государственной политики.

1.2 Политика развития морских транспортных коммуникаций в системе государственной политики

Как было установлено в первом параграфе, транспортная политика занимает в системе государственного управления свое особое место. С одной стороны, она играет роль отраслевой политики, обеспечивающей определенный сегмент политической системы, а с другой, реализует функции коммуникационной сети, связывающей между собой различные направления и области социально-экономических и политических отношений. К ее основным целям относятся развитие национального рынка и системы транспортных услуг, развитие национальной транспортной системы и интеграцию государства в международную транспортную систему, способствующую государственному развитию. Это обусловлено комплексом ее инструментов и механизмов. К первым относятся правовое обеспечение функционирования транспортной системы, поддержание национальной безопасности, формирование работоспособной инфраструктуры в этой сфере, стимулирование инвестиционной поддержки и т.д. Ко вторым, стратегическое планирование транспортной политики, ее бюджетный механизм и пр.

Каждая из указанных составляющих нашла свое отражение в морской транспортной политике государств, соответственно, следующей важной в

контексте реализующегося исследования задачей, является определение морского сектора транспортной политики, в частности, стратегии развития морских транспортных коммуникаций в системе государственного управления.

Морской транспорт имеет особое значение в транспортной системе любой страны. Именно он обеспечивает более 80% перевозок грузов в мире. Примером может служить Европейский Союз, являющийся одним из главных экспортеров и импортеров в современном мире. Как следствие, Европейская Комиссия для усиления функционала единой международной транспортной системы и укрепления стабильности мировой системы морской торговли постоянно взаимодействует с судоходными и торговыми партнерами стран-членов ЕС. Среди основных направлений партнерства можно выделить нефтеналивную, газовую, контейнерную, хлебно-зерновую, угольную, рудную, металлопроизводственную, древесную, удобрение - химическую, паромную транспортно-технологическую системы (ТТС), которые имеют ярко выраженную территориальную организацию. Основой каждой ТТС является специализированный транспорт с наземными терминалами, определенные коммерческо-правовые условия и схемы (маршруты) доставки, которые составляют препятствия на пути свободного продвижения товаров.

Очевидно, что функциональное содержание этого направления транспортной политики обусловлено как общей значимостью транспорта, реализующейся в системе государственного политического курса, так и его специфическими качествами, обеспечивающимися функциями и значимостью морской инфраструктуры.

Первой выделяемой исследователями сферой, обуславливающей исключительную роль морской транспортной политики, является ее геополитическое значение. Как пишут по этому поводу В. Егоров и О. Бухаренкова: «Наряду с тенденцией на углубление взаимосвязи транспортных коммуникаций, … происходит их актуализация в качестве составляющей единой глобальной коммуникационной сети, что неизбежно порождает иерархичность

транспортных направлений как признака организации целостной системы»[116]. Очевидно, что формирование и организация каждого из этих направлений требует значительных усилий и ресурсов, заинтересованных в них государств, что делает их искусственно (не природным путем) формирующимися, и, одновременно, глобально значимыми составляющими транспортных коммуникаций. Как можно заметить, в этот список справедливо внесена категория морского сообщения, обладающего широкими межгосударственными, межрегиональными и, в целом, мировыми масштабами.

По прогнозам американского политолога П. Ханны в ближайшие 40 лет будет построено большее количество инфраструктурных объектов, чем за последние четыре тысячелетия. Среди подтверждающих это показателей, автор приводит наличие 2 млн. км. трубопроводов, часть из которых идет по дну моря и является неотъемлемой составляющей морских коммуникаций[117]. Например, по дну Северного моря проложено порядка 6 тысяч км. трубопродов[118.] Еще одним элементом морской инфраструктуры являются подводные интернет-кабели, протяженность которых, по информации того же автора, составляет 750 тыс. км.[119].

В целом на транспортную инфраструктуру (в том числе, порты, трубопроводы) в мире тратится ежегодно порядка 3 трлн. долл., что в два раза превышает расходы на оборону[120.] Это демонстрирует масштабы и значимость транспортных коммуникаций в целом, и морских, в частности. Также приведенные цифры подтверждают тезис о том, что развитие этих коммуникаций

---

[116] Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 44.
[117] Ханна, П. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации / П. Ханна. – Москва: Манн, Иванов и Фербер, 2019. – С. 24. – Текст : непосредственный.
[118] Как строят подводные газопроводы. – Текст : электронный // Газпром Информаторий : [сайт]. – URL: https://www.gazprominfo.ru/articles/undersea-tubes/ (дата обращения: 01.03.2023).
[119] Ханна П. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации. / П. Ханна. – Москва: Манн, Иванов и Фербер, 2019. – С. 24. – Текст : непосредственный.
[120] Там же, с. 36.

является предметом целенаправленной политики современных государств и их готовности нести связанные с ними расходы, превышающие прямые траты на оборону, так как обеспечение безопасности, не в меньшей степени зависит от транспортной инфраструктуры, чем от вооруженных сил страны.

Более того, современные государства готовы использовать свои военно-политические ресурсы, чтобы получить или сохранить контроль над морскими транспортными путями. Например, США наращивают свое военное присутствие в Индийском океане, в чтобы сохранить контроль над Южным морским путем. Не удивительным является тот факт, что главным для Соединенных Штатов конкурентом в этом регионе начинает выступать Китай, признанный в ноябре 2020 г. первой экономикой мира[121] и стремящийся к развитию своего торгового влияния.

С этой целью, КНР была создана морская стратегия «Нити жемчуга», предполагающая создание сети портов, складов, и т.п. по побережью Индийского океана, а также на 99 лет был взят в аренду порт в Шри-Ланке[122]. Интересно, что методы его получения Китаем были также политико-экономическими и были основаны на ситуации сильной долговой зависимости Шри-Ланки от КНР. В противовес возникшему «китайскому» порту было усилено сотрудничество со Шри-Ланкой со стороны региональных (и глобальных) конкурентов КНР, таких как Япония и Индия[123]. Рассмотренный пример также может служить одним из показателей значимости для государств морских транспортных коммуникаций и готовности нести ради них политические и экономические издержки и, даже идти на конфронтации подобные тем, которые возникают между Великобританией и

---

[121] Как строят подводные газопроводы. – Текст : электронный // Газпром Информаторий : [сайт]. – URL: https://www.gazprominfo.ru/articles/undersea-tubes/ (дата обращения: 01.03.2023).

[122] Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 48.

[123] Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, № 48. – pp. 10-11.

Испанией за контроль над Гибралтарским проливом[124].

Глобальные трансформации, которые являются результатом усилий государств по контролю над морскими путями, приводят к изменениям во всей мировой иерархии. Эта иерархия, в свою очередь, по мнению многих авторов, непосредственно связана именно с морскими коммуникациями и напрямую ими обуславливается. Например, итальянский исследователь, представитель мир-системного подхода Дж. Арриги выделяет такие цивилизационные центры, как Венеция, Амстердам, Лондон и Нью-Йорк. Мировое экономическое лидерство каждого из них было напрямую связано с доминировавшими в определенный исторический период над морскими путями. Так, доминирование Венеции было сформировано морской инфраструктурой Средиземноморья.

«Голландский период» был обусловлен ее расширением до масштабов трансатлантического сообщения. Лондон получил свою «пальму первенства», когда мировое транспортное сообщение было расширено до масштабов практически всего Мирового океана. Это, в свою очередь, сделало возможным смещение экономического центра из Европы в Нью-Йорк[125]. Таким образом, именно развитие морских транспортных путей обеспечило развитие мировой экономики, и, соответственно, трансформацию всей глобальной структуры мира. Тот факт, что и на современном этапе, при развитии «конкурентных» отраслей транспортной политики, таких, например, как воздушный транспорт, морские транспортные коммуникации связываются с глобальной иерархией, демонстрирует высказывание зарубежных авторов (М. Шач и Р. Мадленер), утверждавших, что в условиях мирового потепления и сокращения пространств покрытых льдом, СМП России также приобретает статус глобального[126].

---

[124] Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 48.

[125] Арриги, Дж. Долгий двадцатый век: деньги, власть и истоки нашего времени / Дж. Арриги. – Москва: Территория будущего, 2006. – С. 30. – Текст : непосредственный.

[126] Schach, M., Madlener, R. Impacts of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics / M. Schach, R. Madlener. – Text : direct // Energy Policy. – 2018. – № 122. – p. 447.

Другими словами, в современной структуре глобального миропорядка можно наблюдать ситуацию взаимозависимости включенных в нее субъектов и коммуникаций между ними. Морские транспортные пути являются по-прежнему одними из главных магистралей, обеспечивающих товаро- и пассажиропоток, служат основой глобального рынка и, таким образом, могут предоставлять определенному региону или государству статус мирового лидера. С другой стороны, научно-техническое развитие современного мира, политические и экономические трансформации, происходящие в государствах, и совокупность глобальных факторов (таких как изменения климата, экологии, мировой безопасности, связанной с угрозами пиратства и терроризма), также обуславливают статус морских транспортных коммуникаций и могут способствовать повышению или снижению значимости определенного морского пути или элемента морской транспортной инфраструктуры. Примером последнего тезиса об инфраструктурном изменении, так же как и сами морские транспортные пути, зависящем от политических и экономических процессов, может служить факт изменения соотношения морского и трубопроводного транзита газа, обусловленного повышением потребления сжиженного природного газа такими государствами как Китай, Республика Корея и Япония[127]. В итоге, как пишут В. Егоров и О. Бухаренкова: «центральное место в обретении преимуществ агрегирования глобального транзитного потенциала национальными средствами сообщения занимает минимизация расходов на продвижение грузо- и пассажиропотока …»[128].

Глобальная значимость морских транспортных коммуникаций обуславливается их объективной выгодой по сравнению с другими транспортными отраслями и предполагает проведение целенаправленной политики по их развитию и обновлению. Это делает морские транспортные

---

[127] Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 45.
[128] Там же, с. 46.

коммуникации важной составляющей государственной политики любой политической системы, имеющей претензии на достойное место в мировой статусной иерархии и на эффективное развитие своей социально-политической сферы. Помимо приведенных «локальных» примеров, об этом свидетельствуют принципы государственной политики, реализуемые странами современного мира по развитию морских коммуникаций.

Так, стратегическое содержание морской политики, упоминавшегося в начале параграфа ЕС, определяется Европейской комиссией (ЕК) как «обеспечение координации деятельности морских отраслей на основе организации управления … на всех уровнях»[129]. В рамках Евросоюза морская политика выступает как важная составляющая государственной и надгосударственной политики. Ее основными инструментами являются механизмы горизонтального планирования, обеспечивающего выработку совместной морской политики стран-членов, которая определяется в документах ЕС как «комплексная»[130]. Началом ее формирования определяется 2005 г., когда была принята «Зеленая книга», в которой было сформировано «комплексное видение» будущего морской политики ЕС[131]. Важно, что благополучие всего ЕС связывалось в ней с морскими коммуникациями и, в целом, с морской деятельностью.

Тот факт, что составляющие морских коммуникаций включаются в список основных элементов комплексной морской политики, подтверждается тем, что главными выделяемыми в ней направлениями являются портовая деятельность, морской транспорт, судоходство. Например, в документе Европейской комиссии

---

[129] Колесникова, М. Л. Морская политика Европейского союза и её экономические аспекты / М. Л. Колесникова. – Текст : непосредственный // Современная Европа. – 2017. – № 4. – С. 78.

[130] Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions from 10.10.2007. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://blackseablueconomy.eu/sites/default/files/an_integrated_maritime_policy_for_the_european_union.pdf (accessed: 01.03.2023).

[131] Green paper from 08.03.2006. – Text : electronic // European Union : [website]. – URL: https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com2006_105_en.pdf (accessed: 01.03.2023).

2007-го г., посвященном европейской портовой политике, именно порты определяются в качестве экономических центров ЕС. Их главными функциями являются такие важные социально-политические процессы как обеспечение единства Евросоюза, развитие его регионов, формирование рабочих мест и пр.[132].

Также, о включенности портовой и, в целом, морской деятельности в стратегии транспортного и социально-экономического развития, свидетельствуют их упоминания в таких, например, документах как «Белая книга»[133]. Главной ее целью является формирование единой транспортной сети ЕС, а также совершенствование транспортной инфраструктуры, в том числе морской.

Одним из немаловажных практических результатов их развития является тот факт, что к крупнейшим мировым портам, лидирующим по критерию грузооборота, на сегодняшний день относятся порты таких европейских государств как Нидерланды, Бельгия, Франция. Они делят лидерские позиции с Китаем, Японией, США[134]. Кроме того, европейский морской транспорт и порты являются важными звеньями, которые связывают глобальный рынок и обеспечивают международную конкурентоспособность ЕС и создание европейского морского «безбарьерного» пространства[135].

В целом стоит отметить, что развитие морских коммуникаций определяется в качестве важных составляющих морской транспортной политики ЕС, что

---

[132] Communication on a European Ports Policy from 2007. – Text : electronic // European Union law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52007DC0616 (accessed: 01.03.2023).

[133] Стратегический план для единой европейской транспортной зоны: в направлении к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе от 28 марта 2011. – Текст : электронный // Евразийская экономическая комиссия : [сайт]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Транспортная%20политика/Приложение_4%20(Белая%20книга%20ЕС_2011_RUS).pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[134] Егоров, В. Г. Геополитика транспорта: актуальное прочтение / В. Г. Егоров. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2019. – № 9. – С. 48, 54.
Поливач, А. П., Гудев, П. А. Морские державы 2021: индексы ИМЭМО РАН (2.0). – Москва: ИМЭМО РАН, 2021. – С. 133. – Текст : непосредственный

[135] The European Union's maritime transport policy for 2018 from 21.01.2009. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_16 (accessed: 01.03.2023).

находит свое отражение в его документах и практических результатах ее проведения. Подобные выводы могут быть сделаны и в отношении других государств и регионов современного мира.

Одной из общепризнанных морских держав являются США. Приоритетность их морской политики является нормой, отражавшейся в политике каждой из администраций американских президентов и обусловленной статусом крупнейшей экономики мира и его военно-политического лидера. Это, в свою очередь, делает морские коммуникации, их свободу и доступность одним из приоритетов американской политики, который они готовы реализовывать, в том числе, вопреки международному праву. Так, одним из главных принципов США является свобода судоходства. Он реализуется Соединенными Штатами не только в соответствии с принципами Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.[136], к которой США не присоединились, но и вопреки ей. На сегодняшний день ими оспариваются важные для реализации морских коммуникаций позиции. В частности, США реализуется «противодействие введению уведомительного или разрешительного порядка мирного прохода через 12-мильное территориальное море прибрежного государства …; несогласие с претензиями архипелажных и припроливных государств по ограничению архипелажного и транзитного проходов»[137] и пр. С другой стороны, позиция России по СМП как и позиция Канады[138], основывается на статье 234 Международной конвенции по морскому праву, которая предоставляет особые права государствам на защиту окружающей

---

[136] Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (дата обращения: 01.03.2023).

[137] Гудев, П. А. Политико-правовые аспекты морской политики США в АТР / П. А. Гудев. – Текст : непосредственный // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – Т. 1, № 1 (42). – С. 53-54.

[138] Lackenbauer, P. W., Sergunin, A. Canada and Russia's Defence Strategies in the Arctic: A Comparative Analysis / P. W. Lackenbauer, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2022. – Vol. 27, № 2. – pp. 229-320. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v13.3243.
Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Эволюция концептуальных основ арктической стратегии США / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2022. – Т. 27, № 2. – С. 229–230.

среды в условиях ледового сковывания[139].

Эти и множество других аспектов американской морской политики, свидетельствуют о том, что свобода судоходства и развитие американских морских коммуникаций расцениваются руководством США как базовые элементы социально-экономического развития страны и обеспечения ее национальной безопасности. Как пишут зарубежные исследователи Дж.А. Роуч и Р.У. Смит, реализация принципа свободы мореплавания, а также транзитного и архипелажного проходов, обеспечивают такие ключевые элементы безопасности США как возможность переброски войск, их оперативного присутствия и реагирования, стратегического сдерживания[140].

На сегодняшний день приверженность принципу свободы судоходства реализуется США путем непризнания ими ряда важных международных морских документов, таких как Конвенция ООН по морскому праву[141], «Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер»[142], «Конвенции об охране подводного культурного наследия»[143] и пр., а также инициирования своих принципов, таких, например, как «Инициативы по борьбе с распространением ОМУ»[144], предлагающие возможность обыска иностранных

---

[139] Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (дата обращения: 01.03.2023).

[140] Roach, J. A., Smith, R. W. Excessive Maritime Claims / J. A. Roach, R. W. Smith. – 3rd ed. – Leiden: Martmus Nyhoff Publishers, 2012. – pp. 283-345. – Text : direct.

[141] Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (дата обращения: 01.03.2023).

[142] Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер от 17 марта 1992 г. – Текст : непосредственный // Организация Объединенных Наций : [сайт]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

[143] Конвенция об охране подводного культурного наследия от 2 ноября 2001 г. – Текст : электронный // Организация Объединенный Наций : [сайт]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/underwater_heritage.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

[144] Statement of Interdiction Principles from 04.09.2003. – Text : electronic // U.S. Department of State : [website]. – URL: https://2009-2017.state.gov/t/isn/c27726.htm (accessed: 01.03.2023).

судов. В августе 2022 г. законопроект был внесен в Сенат США двумя членами[145]. Этот закон направлен на расширение американского участия в Арктике, включая инвестиции в инфраструктуру и стремление ограничить доминирование России в арктическом судоходстве[146]. Однако до сих пор действия США не были соизмеримы с практическими возможностями, такими как ограниченная доступность ледоколов, из которых в настоящее время функционирует только один[147]. Таким образом, США проводят активную политику по обеспечению своих морских коммуникаций широким набором методов, так как определяют их в качестве своих социально-экономических и военно-политических приоритетов.

Однако не только страны западного мира проводят политику по развитию морских коммуникаций. Не менее значимым «морским игроком» на современной международной арене является Китай. Как мы отмечали выше, его морская стратегия и практика ее реализации часто противоречат интересам США и ряда других государств (Индии, Японии). Одним из наиболее известных примеров является Южно-Китайское море, являющееся важной составляющей китайских морских коммуникаций, так как именно через него КНР получает более 80% нефти и осуществляет значительную часть своего экспорта[148]. Угроза блокирования этого маршрута является для Китая более опасной, чем морское пиратство или терроризм. По мнениям американских аналитиков вариантом наращивания китайского военного и экономического присутствия является

---

[145] Sweeping US Senate Bills aims to address key Artic issues. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/a-sweeping-us-senate-bill-aims-to-address-key-arctic-issues/ (accessed: 01.03.2023).

[146] Draft Arctic Commitment Act. – Text : electronic // United States Senator for Alasks Lisa Murkowski : [website]. – URL: https://www.murkowski.senate.gov/imo/media/doc/Arctic%20Committment%20Act.pdf (accessed: 01.03.2023).

[147] Rourke, R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress / R. Rourke. – Text : electronic // Congressional Research Service : [website]. – URL: https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf (accessed: 01.03.2023).

[148] Гуаньцюнь, Л. Стратегия «Нитки жемчуга» в контексте морской политики КНР / Л. Гуаньцюнь. – Текст : непосредственный // Вестник Моск. ун-та. Сер. 25. Международные отношения и мировая политика. – 2011. – № 4. – С. 169-170.

стратегия «Нити жемчуга»[149]. Важно, что ее реализация предполагает создание китайских портов в узловых точках транзита в КНР стратегически важных ресурсов. Это демонстрирует осознание руководством Китая доминирующей важности морских коммуникаций и готовности к их активному развитию и продвижению.

В целом морская политика КНР основывается на таких документах как «Повестка дня Китая по морям и океанам на XXI век»[150], утвержденная в 1996 г. и «Белая книга развития морского хозяйства в Китае»[151] 1998-го г., а также более современных, таких как проект «Один пояс – один путь», важной составляющей которого, является развитие Морского Шелкового пути[152]. В них значатся государственные цели, которые отражают реализацию Китаем морской политики как важной и неотъемлемой составляющей экономического и глобально-политического развития.

При этом КНР является далеко не единственным влиятельным «морским игроком» Азии. Как отмечают российские исследователи А. В. Полутов, А. П. Поливач, П. А. Гудев из 40-ка крупнейших портов мира 22 приходились на регион, объединяющий КНР, Тайвань, Гонконг, Республику Корея и, Японию, вморской акватории которых «в конце XX – начале XXI вв. … сформировался мощный узел морской торговли и судоходства»[153]. Его значимость нашла свое выражение в показателях 2010 г., составлявших порядка 1,5 трлн. долл. как

---

[149] Kaneda, H. The Rise of Chinese "Sea Power" / H. Kaneda. – Text : electronic // Project Syndicate : [website]. – URL: https://www.project-syndicate.org/commentary/the-rise-of-chinese--sea-power (accessed: 01.03.2023).

[150] China Ocean Agenda 21. – Beijing: China Ocean Press, 1996. – 193 p. – Text : direct.

[151] Развитие морского хозяйства в Китае (Белая книга). – Текст : электронный / Russian.China.org.cn : [website]. – URL: http://russian.china.org.cn/government/archive/baipishu/txt/2002-06/10/content_2032960.htm (accessed: 01.03.2023).

[152] Морской шелковый путь как часть стратегии развития Китая. – Текст : электронный // ИнВоен : [сайт]. – URL: https://invoen.ru/analitika/morskoj-shelkovyj-put-strategi-razvitiya-kitaya/ (дата обращения: 01.03.2023).

[153] Полутов, А. В. Морская политика и стратегия Японии / А. В. Полутов. – Текст : непосредственный // У карты Тихого океана. – 2013. – № 32 (230). – С. 16.

внутреннего товарооборота, так и с США. А также в показателях грузооборота указанных портов (5,75 млд. тонн), активного процесса судостроения и торгового флота[154], и это продолжается по настоящее время демонстрирующих первостепенную значимость морских коммуникаций для государств этого региона[155].

Большой геополитической важностью обладает стратегия развития морских коммуникаций еще одного незападного государства – Турецкой Республики. Ее значимость исторически обусловлена как географическим расположением Турции, так и большим числом ее портов, связывающих их сухопутные коммуникации. Также большое значение играют морские проливы (Дарданеллы и Босфор) и соединяющее их Мраморное море. Указанные проливы на сегодняшний день являются частью турецкой территории и представляют собой транспортную коммуникацию, которая соединяет Эгейское (а значит и Средиземное) и Черное моря. На сегодняшний день эти проливы имеют большое военно-политическое и экономическое значение, так как, только через них военные корабли могут попасть в акваторию Черного моря и, напротив, черноморские торговые суда, в том числе с российскими нефтью и нефтепродуктами, проходят в Средиземное море.

Полномочия Турецкой Республики в отношении судоходства через проливы исторически регламентируются Конвенцией Монтре (1936 г.)[156], обеспечивающей свободный проход кораблей в мирное время и дающей возможность ограничивать в период войны (в которую должна быть вовлечена сама Турция). Позднее турецким руководством Конвенция была дополнена

---

[154] Полутов, А. В. Морская политика и стратегия Японии / А. В. Полутов. – Текст : непосредственный // У карты Тихого океана. – 2013. – № 32 (230). – С. 16.

[155] Поливач, А. П., Гудев, П. А. Морские державы 2021: индексы ИМЭМО РАН (2.0). – Москва: ИМЭМО РАН, 2021. – С. 119-124.

[156] Конвенция о режиме проливов от 20 июля 1936 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901884247 (дата обращения: 01.03.2023).

Регламентом судоходства в проливах[157], расширившим полномочия Турции по контролю над ними, что стало одной из важных стратегических составляющих ее морской политики.

Одним из последних, наиболее важных направлений развития турецких морских коммуникаций, является проект «Стамбул». Он заключается в строительстве параллельно проливу Босфор судоходного канала. По утверждениям турецких властей он разгрузит движение судов через Босфор, простои которых при его прохождении сейчас могут достигать месяца, что, в свою очередь, предполагает их значительные расходы. Очевидно, что и для самой Турции, и для многих международных субъектов этот канал станет важной и экономически выгодной транспортной коммуникацией. При этом аналитиками поднимается вопрос о неоднозначных военно-политических последствиях, которые принесет строительство канала, так как ограничиваться нормами конвенции Монтре он не будет. Однако, с учетом того, что канал «Стамбул» планируется как более узкий и менее глубокий, чем Босфор, более того, его по-прежнему будут предварять по пути из Средиземного моря пролив Дарданеллы и Мраморное море, угрозы, которые потенциально несет в себе проникновение через этот канал военных судов нечерноморских государств в Черное море, представляются исследователям необоснованными[158].

В любом случае, развитие этой морской коммуникации имеет глобальное значение и выступает в качестве одного из значимых направлений морской

---

[157] Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, entered into force on 1 July 1994. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf (accessed: 01.03.2023).

[158] Заквасин, А., Комарова, Е. «Стремится стать морским хабом»: как Турция планирует построить канал в обход Босфора / А. Заквасин, Е. Комаров. – Текст : электронный // RT на русском : [сайт]. – URL: https://russian.rt.com/world/article/850438-erdogan-kanal-stambul-montryo (дата обращения: 01.03.2023).

Кузнецов, В. Турция прокладывает новый судоходный канал в Черное море, НАТО остается с носом / В. Кузнецов. – Текст : электронный // Украина.ру : [сайт]. – URL: https://ukraina.ru/20190523/1023663284.html (дата обращения: 01.03.2023).

политики Турции (как военно-политической, так и экономической), которую она на сегодняшний день осуществляет.

Очевидно, что это рассмотрение можно продолжить и далее. Общим его итогом может служить понимание того, что развитие морских коммуникаций является важной составляющей государственной политики многих стран современного мира. Помимо «географических» особенностей государств (статуса островных, например), морские коммуникации важны для всех мировых субъектов, претендующих на высокие экономические позиции на глобальном рынке. Кроме того, ни одна страна, претендующая на статус мировой державы, не может пренебрегать этой составляющей своего стратегического военно-политического планирования. В этом контексте, последним важным для рассмотрения в рамках данного параграфа вопросом, является политика России, проводимая в отношении развития морских транспортных коммуникаций.

Тот факт, что Российская Федерация ориентирована на каждое из названных направлений государственного развития: международно-политическое и социально-экономическое, указывают принятые ей стратегические документы и концепции развития. Например, среди первых целей внешнеполитической деятельности российского государства, обозначенных в Концепции внешней политики РФ 2016 г., значатся такие позиции:

- «создание благоприятных внешних условий для устойчивого роста и повышения конкурентоспособности экономики России, ее технологического обновления, повышения уровня и качества жизни населения»[159];

- «упрочение позиций Российской Федерации как одного из влиятельных центров современного мира»[160], и т.д.

Целевые установки на экономическое развитие страны широко отражены и в «Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 года»[161].

---

[159] Указ Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № 640. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/4145 (дата обращения: 01.03.2023).
[160] Там же.

Знаковым является и тот факт, что единственным указанным в этом документе элементом транспортной инфраструктуры, развитие которого обозначается как одна из задач, решение которых обеспечивает баланс пространственного и регионального развития России и служит укреплению ее единого экономического пространства, является именно СМП[162]. Для справедливости стоит отметить, что составляющей этой же задачи является модернизация двух железнодорожных магистралей, что не умаляет значимости обозначения именно морского пути, как элемента развития российского государства.

Немаловажно, что именно морские транспортные коммуникации неоднократно упоминаются еще в одном значимом документе РФ, ее Стратегии пространственного развития, обозначающей приоритеты до 2025 г.[163]. Так, подъезды к крупным морским портам России включаются в нем в список инфраструктурных ограничений, имеющих федеральное значение и ограничивающих пропускную способность международных транспортных коридоров. В этот же список включены ограничения, которые препятствуют возрастанию значимости СМП в качестве международного транспортного коридора[164]. Таким образом, именно этот морской путь обозначается в списке приоритетов федерального и международного развития страны.

Также, ликвидация участков с ограниченной пропускной способностью на подходах к главным морским портам, увеличение мощностей этих портов, работа СМП и рост его грузопотока, возрастание экономической связанности регионов РФ, реализуемое, в том числе, за счет морской инфраструктуры, определяются в этой Стратегии в качестве элементов основных направлений пространственного

---

[161] Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208. – Текст : электронный // Правительство России: [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/acts/files/0001201705150001.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
[162] Там же.
[163] Распоряжение Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
[164] Там же.

развития России. В частности, они должны способствовать «ликвидации инфраструктурных ограничений федерального значения и повышения доступности и качества магистральной… инфраструктуры»[165].

Помимо общего упоминания, СМП неоднократно обозначается в отдельной части Стратегии. Ее содержание мы рассмотрим во второй главе нашей работы. А здесь, в качестве небольшого резюме обозначим, что морские транспортные коммуникации, в частности морские порты, их доступность, морской транспорт и другие элементы морской транспортной инфраструктуры, очевидно, занимают важное место в стратегических документах РФ, определяющих приоритеты ее внешнеполитического и социально-экономического развития. Данный тезис также подтверждает частое упоминание транспортных коммуникаций, в частности СМП, в российских документах, обозначающих элементы стратегического развития всей России и не являющиеся отраслевыми и специально-ориентированными на вопросы развития морского транспорта стратегиями. Это также определяет их приоритетное место в государственной политике России.

Профильные отраслевые документы, определяющие направления развития транспортной политики России, это также подтверждают. Одним из главных таких документов, упоминавшихся в первом параграфе работы, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года»[166]. При всей его объемности, упоминания в нем составляющих морской транспортной инфраструктуры также крайне велико. Так, статистические показатели морского транспорта являются обязательной составляющей Стратегии, определяющей

---

[165] Распоряжение Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[166] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

актуальное для 2008 г. (когда она была утверждена) состояние транспортной инфраструктуры России в целом.

Помимо объективных количественных показателей, характеризовавших состояние морской транспортной инфраструктуры, морской транспорт упоминается в каждом из предложенных в Стратегии вариантов развития российской транспортной системы. Например, в его «инерционном» варианте, как и в Стратегии пространственного развития РФ, указывается на важность развития подходов к морским портам и самих портов. В «энерго-сырьевом» варианте развития акцент делается на специализацию морских портов и создание их «эшелонированных» форматов. Для этого необходимо не только развитие подъездных путей к портам, но и портовых зон, в которых будет осуществляться переработка грузов. Инновационный вариант в наибольшей степени, чем два предыдущие, ориентирован на развитие морских коммуникаций. В нем упоминаются и региональные проекты, такие как туристско-рекреационные зоны в разных, граничащих с морями субъектах РФ, а также значимость развития СМП, как важного коридора коммерческих перевозок. Кроме того, в этом варианте указывается на необходимость повышения качества морских транспортных перевозок и увеличения экспорта транспортных услуг России, в том числе, возрастания доли российского флота в мировом флоте в целом[167].

Таким образом, при реализации любого из вариантов развития транспортной системы России (инерционного, энерго-сырьевого, инновационного) морской транспорт также должен развиваться и составлять важный формирующий ее сегмент.

Также немаловажно, что морской транспорт и его инфраструктура являются одной из составляющих целей развития российской транспортной системы, обозначенных в той же Стратегии. В частности, в первой из них, посвященной

---

[167] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

формированию единого пространства РФ, обозначается значимость реконструкции и строительства инфраструктуры морских портов. А во второй, связанной с реализацией «доступности, объема и конкурентоспособности транспортных услуг»[168] говорится о необходимости обеспечения в морских портах снижения времени обработки грузов до мирового уровня.

Помимо указанных пунктов, морской транспорт упоминается в категории результатов, ожидаемых от реализации стратегии, в региональных аспектах развития транспорта страны и т.д. Как и в других документах, отдельное место в этой Стратегии отводится СМП, упоминаемому в рамках общефедеральной и региональной транспортной системы, а также международного развития российского государства.

Содержание этих упоминаний мы также рассмотрим в следующей главе. А здесь отметим, что и такой важный отраслевой документ как Транспортная стратегия РФ указывает на значимость развития морских транспортных коммуникаций в государственной политике Российской Федерации. Важно также то, что элементы морской транспортной системы рассматриваются не только в контексте их внутреннего развития, но и в масштабах международного статуса Российской Федерации: ее безопасности, экономики, а также участия в международных организациях и обеспечения соответствия страны мировым стандартам, которые реализуются, в том числе, на основе формирования морской транспортной инфраструктуры.

Эти тезисы находят свое отражение и в локальных «морских» документах Российской Федерации, регламентирующих функционирование отдельных секторов этой сферы. Так, в «Стратегии развития морской портовой

---

[168] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

инфраструктуры России до 2030 года»[169] обозначается особая роль в экономике и политике РФ морских портов. В частности, в ней значится, что «портовая деятельность является стратегическим аспектом развития экономики государства и одним из ключевых звеньев функционирования транспортной системы...»[170].

В документе «Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года»[171]. Военно-морская деятельность определяется в качестве неотъемлемой составляющей «военной деятельности государства, осуществляемой в Мировом океане»[172], которая «относится к категории высших государственных приоритетов»[173]. Очевидно, что столь важное направление государственной политики невозможно без эффективного функционирования морской транспортной инфраструктуры и стратегического планирования морской транспортной политики. Морская доктрина, опубликованная в июле 2022 года, подчеркивает важность Арктики и развития СМП как части морской политики государства[174].

Рассмотрев некоторые стратегические документы Российской Федерации, мы убедились в том, что также, как и в политике других государств современного мира, морские транспортные коммуникации России официально закрепляются в качестве значимых (а иногда и ключевых) составляющих ее государственной политики, выступая основой ее социально-экономического и международно-политического развития. Однако, в отличие от России, чье внимание было

---

[169] Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. – Текст : электронный // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/ (дата обращения: 01.03.2023).

[170] Там же.

[171] Указ Президента РФ от 20 июля 2017 г. № 327. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71625734/ (дата обращения: 01.03.2023).

[172] Там же.

[173] Там же.

[174] Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

сосредоточено на внутреннем социально-экономическом развитии из-за ее обширных труднодоступных арктических регионов с небольшим населением, в отношении большинства стран Европы и других, включая США, эта эволюция связана с усилением их позиций и влияния в мировой торговле. Такие страны, как США, также уделяют особое внимание аспектам безопасности в поддержку однополярного мирового порядка. Китай использует развитие транспортной инфраструктуры в рамках концепции "Один пояс - один путь" и связанных с ней концепции Морского шелкового пути в качестве рычагов экономической мощи, политического престижа и мягкой силы.

Подводя итоги этом параграфу отметим, что морские транспортные коммуникации исторически занимали значительное место в глобальной транспортной инфраструктуре и непосредственно были взаимосвязаны с тенденциями политического и экономического развития стран и регионов, обеспечивая их место в мировой иерархии. Это обуславливает общее значение «морской стратегии» в политике многих современных государств, среди которых Россия не является исключением.

Стратегические документы РФ демонстрируют осознание важности руководством страны проведения целенаправленной и последовательной политики развития морских транспортных коммуникаций в системе государственной политики. Это не исключает наличия в динамике развития морского транспорта России ряда проблем, а также необходимости стимулирования и поддержания в морской транспортной инфраструктуре положительных тенденций. Особое место в каждом из рассмотренных документов было отведено Северному морскому пути, что делает его дальнейшее исследование важной задачей последующих параграфов и глав нашей работы.

1.3 Политика СССР по развитию Северного морского пути

В рамках второго параграфа этой главы было установлено, что развитие морских транспортных коммуникаций занимает значительное место в политике

государств современного мира. Помимо многочисленных положений, присутствующих в их нормативно-правовых и стратегических документах, значимость морских коммуникаций подтверждается различными статистическими данными. Так, в данный момент доля морского транспорта в мировом грузообороте составляет порядка 60%[175], что почти в 4 раза превышает следующий за ней железнодорожный способ грузоперевозок. Более того, именно на морскую транспортировку приходится до 90% грузов, доставляемых в процессе международной торговли[176].

Основой мировой торговли является широкая сеть морских путей. По маршрутам расположенным в акваториях Индийского, Атлантического и Тихого океанов осуществляется большая часть морских грузовых перевозок. В Северном ледовитом океане принято выделять два морских пути: Северной морской путь (СМП), относящийся к зоне исключительных экономических интересов России, и Северо-Западный проход (СЗП), пролегающий по территориальным водам США и Канады.

В отличие от первых названных путей, «северные» не обладают очень высокой интенсивностью хода. Например, по СМП оно осуществляется в интервале 2-4 месяцев в году. Это не делает СМП менее значимым в контексте современной мировой политики. Напротив, исследователи отмечают его значимость и приоритет над СЗП, обуславливаемый процессом глобального

---

[175] Бердина, Ю. М., Торосян, Е. К. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций / Ю. М. Бердина, Е. К. Торосян. – Текст : непосредственный // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – Ч.1, № 1. – С. 6.
Review of Maritime Transport 2021. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (accessed: 01.03.2023).

[176] Фадеев, Е. А. Повышение эффективности контейнерных перевозок водным транспортом в международном сообщении «Азия-Европа» : специальность 08.00.05 «Организация производства (транспорта, технические науки)» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Фадеев Евгений Александрович; Московский государственный университет путей сообщения. – Москва, 2016. – С. 3. – Текст : непосредственный.
Review of Maritime Transport 2021. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (accessed: 01.03.2023).

потепления и рядом «геополитических причин»[177], связанных со становлением в XX-XXI веке Арктики важным международным регионом. Как пишет в своей статье отечественный исследователь В.И. Голдин, ее развитие «во многом зависит от коммуникаций, важнейшей из которых является Севморпуть»[178].

В рамках Российской Федерации СМП представляет собой кратчайший морской путь, соединяющий Европейскую часть страны с ее Дальним Востоком и определяющийся как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике»[179]. О его особой роли, прослеживающейся в главных стратегических национальных документах России и, соответственно, об осознании руководством страны значимости СМП в системе государственной политики, мы также писали в предыдущем параграфе. Подробнее нормативно-правовую базу развития СМП, а также его современное геополитическое и геоэкономическое значение и рассмотрим в следующей главе нашей работы. А в рамках этого параграфа постараемся раскрыть первую составляющую его определения, а именно, «историческую обусловленность». Это позволит, с одной стороны, обосновать притязания Российской Федерации на использование СМП в качестве своей национальной транспортной коммуникации, а с другой, даст возможность определить ситуацию преемственности или, напротив, смены приоритетов в проведении государственной политики по развитию СМП советским и, в дальнейшем, российским руководством, что также станет важной составляющей оценки актуального состояния этой политики.

Начиная ретроспективное рассмотрение политики по развитию СМП, отметим, что его освоение началось значительно ранее советского периода.

---

[177] Гумелёв, В. Ю. , Елистратов, В. В., Рагозин, А. Н. Северный морской путь: характеристика, история освоения, перспективы развития и необходимость защиты / В. Ю. Гумелев, В. В. Елистратов, А. Н. Рагозин. – Текст : непосредственный // Концепт. – 2018. – № 8. – С. 14.

[178] Голдин, В. И. Северный морской путь в арктической политике России: исторический опыт, современность и перспективы / В. И. Голдин. – Текст : непосредственный // Россия XXI. – 2019. – № 1. – С. 33.

[179] Федеральный закон РФ от 28.07.2012 № 132-ФЗ. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (дата обращения: 01.03.2023).

Притом, что «профильный» государственный институт, связанный с СМП, был создан только в 1932 г., первые экспедиции по нему относятся еще к XVI веку.

Одним из первых исследователей СМП считается российский дипломат Д. Герасимов, который составил проект Северо-восточного прохода, ставшего в дальнейшем Севморпутем. Тот факт, что его реализация являлась составляющей политики российской власти, подтверждается фактом назначения Иваном IV награды за прохождение этим путем[180].

С вопросами экономики были непосредственно связаны осуществлявшиеся в XVI-XVII веках мангазейские морские походы. Благодаря созданию «Мангазейского хода», пролегавшего через Баренцево и Карское моря из Белого, была, по сути, сформирована западная часть современного СМП, ставшая первой морской магистралью. Сама Мангазея, основанная в 1601 г., стала одной из важных составляющих присоединения к Русскому централизованному государству Сибири[181]. В начале XVII века именно политические причины, такие как необходимость обеспечения безопасности северных регионов и недопускания проникновения морским путем иностранцев (купцов), привели к запрету царем Федором Михайловичем использования этого пути[182].

Это не означало прекращение освоения русскими вод Арктики. Исторически важными в этом процессе исследователи называют походы русских поморов, происходившие в XVI- XVII веках[183][184]. Они часто посещали Новую

---

[180] Белов, М. И. История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. / М. И. Белов. – М.: Морской транспорт. – Т. 1. – 1956. – С. 44. – Текст : непосредственный.

[181] Национальная идентичность и патриотизм в условиях международных кризисов / А. В. Абрамов, А. С. Буров, Д. В. Бхагват, Б. А. Габдулина, А. Э. Джанаева, Р. Калфаоглу, В. М. Капицын, К. Чжуёнг, О. Ю. Кокурина, А. М. Костина, Е. Ф. Сергазин, Ш. Цзянина, А. Е. Шапаров. – Текст : непосредственный // Вестник Московского государственного областного университета. – 2022. – № 4. – С. 11-12.

[182] Там же, с. 107–118.

[183] Там же.

[184] Голдин, В. И. Северный морской путь в арктической политике России: исторический опыт, современность и перспективы / В. И. Голдин. – Текст : непосредственный // Россия XXI. – 2019. – № 1. – С. 33-34.

Землю и архипелаг Шпицберген, что стало основой для продвижения русских исследователей вглубь Арктики.

В исследование восточной части СМП значительный вклад внесла экспедиция также русского помора С. И. Дежнева, состоявшаяся в 1648 г. Она прошла от устья р.Колыма до устья р. Андырь проливом, который позже был назван Беринговым. Таким образом, именно экспедиция С. И. Дежнева доказала наличие прохода между Америкой и Азией. Более того, согласно материалу энциклопедического словаря Ф. А. Брокгауза и И. А. Эфрона, в отличие от Беринга, ограничившегося плаванием в южной части пролива, экспедиция Дежнева прошла его с севера на юг, по всей длине[185].

В дальнейшем в XVIII-XIX веках российскими властями и самостоятельными путешественниками продолжалось изучение северных морей. Знаковыми в этот период стали Первая и Вторая Камчатские экспедиции. По результатам этих экспедиций была создана карта северного побережья Евразии, вдоль которого стал проходить Севморпуть. Одним из основоположников изучения и освоения СМП этого периода стал М. В. Ломоносов. Его усилиями были организованы «русские высокоширотные экспедиции»[186].

Последователями экспедиции В. Я. Чичагова, организованной М. В. Ломоносовым, отечественные ученые В. И. Соломатин, С. А. Огородов, Ф. А. Романенко, называют исследователей, первыми прошедших весь маршрут СМП[187]. В 1874-1875 гг. впервые сквозное плавание по СМП с остановкой на зимовку, пролегавшее с запада на восток, совершил шведский мореплаватель А. Норденшельд[188]. А в начале XX века (в 1914-1915 гг.) этот же путь, с востока на

---

[185] Энциклопедический словарь: в 86 т. / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. – Санкт-Петербург: Семеновская Типолитография И. А. Ефрона. – Т. 10. – 1893. – С. 285. – Текст : непосредственный.

[186] Огородов, С. А., Соломатин, В. И., Романенко, Ф. А. М. В. Ломоносов и освоение Северного морского пути / С. А. Огородов, В. И. Соломатин, Ф. А. Романенко. – Текст : непосредственный // Вестник Московского университета. Сер. 5. География. – 2011. – № 5. – С. 15.

[187] Там же, с. 16.

[188] Проблемы Северного морского пути / отв. ред. А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. – Москва: Наука, 2006. – С. 11. – Текст : непосредственный.

запад, осуществила русская гидрографическая экспедиция Б. А. Вильницкого. Очевидно, что эти путешествия внесли значительный вклад в освоение СМП и в обоснование его значимости для российского государства и других мировых держав.

В этом контексте, немаловажным стало, сформулированное М. В. Ломоносовым политическое обоснование продвижения России на Дальний Восток. В одной из своих работ, он связывал развитие северного мореплавания с «утверждением и умножением Российского могущества на востоке»[189] и писал, что в результате организации русских поселений и флота «Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном»[190].

Осознание российской властью стратегического значения для страны СМП стало одной из причин основания в 1915 г. Мурманского порта, являющегося на сегодняшний день западной точкой Севморпути. Его свидетельство стало необходимой мерой, реализованной в ходе Первой мировой войны, так как все другие порты в Балтийском и Черном морях были «заперты» противниками Российской империи. Дальнейшая история подтвердила эту стратегическую значимость Мурманска. В период Второй мировой войны за него велись ожесточенные бои и только в октябре 1944 г. усилиями советских войск немецко-фашистские войска были отброшены и угроза была устранена[191].

Однако не только в военное, но и в мирное время Советская власть, вслед за царской, уделяла большое внимание освоению и закреплению за собой территорий Арктики, также развитию Северного морского пути. Еще в 1916 г. МИД опубликовал «Ноту о принадлежности России всех открытых земель и островов, «расположенных к северу от азиатского побережья Российской

---

[189] Ломоносов, М. В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию / М. В. Ломоносов. – Москва: АН СССР, 1952 г. – С. 498. – Текст : непосредственный.
[190] Там же.
[191] Гумелёв, В. Ю., Елистратов, В. В., Рагозин, А. Н. Арктика как объект геополитики / В. Ю. Гумилёв, В. В. Елистратов, А. Н. Рагозин. – Текст : непосредственный // Концепт. – 2018. – № 11. – С. 8-9.

империи»»[192]. Она стала первой документальной попыткой закрепления арктических территорий в рамках российского суверенитета.

Далее, в 1917 г., придя к власти, большевики сделали выводы из событий Первой мировой войны в частности и имперского прошлого в целом, и начали уделять значительное внимание освоению Заполярья и Севморпути. Более того, по мнению отечественной ученой А. И. Тимошенко, именно советский период стал самым результативным в процессе проведения государственной политики по развитию СМП и освоению Арктики. По мнению исследовательницы: «Советская власть с первых дней существования признала Арктику областью своих стратегических и геополитических интересов»[193]. Государственные мобилизационные и экономические ресурсы СССР дали возможность реализовывать программу освоения такого сложного и масштабного региона как Арктика и задействовать в этом процессе научно-технические разработки и достижения.

Соответственно, значимость развития северного направления советской политики в целом и СМП в частности, нашла свое выражение в заключенных советским руководством международных договорах и государственных нормативно-правовых документах. Так, еще в 1920 г. рядом государств (в том числе, советским руководством, которое присоединилось к договору о Шпицбергене в 1935 г.) был заключен Парижский договор, согласно которому архипелаг Шпицберген определялся в качестве территории, находящейся под суверенитетом Норвегии. При этом предполагалась возможность других стран участвовать в разработке его ресурсов.

---

[192] Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI веке / К. С. Зайков [и др.]. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 79.

[193] Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 8-10.

Вслед за этим, в 1921 г. был опубликован Декрет «Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море»[194]. В нем определялось право только «русских граждан» вести рыбный и звериный промысел на определенных северных территориях и акваториях[195].

В 1925 г. СССР было принято решение № 331-12 об объявлении северных проливов (таких как Карские ворота, Маточкин Шар, Лаптевых, Санникова и ряда других), территориальными и историческими водами СССР[196]. Кроме того, в 1926 г. советским руководством был издан Декрет «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном ледовитом океане»[197]. Согласно ему территория СССР включала в себя все земли и острова, не входившие в состав других государств и расположенные в Северном ледовитом океане, между меридианами $32^{0}4'$ в.д., и $168^{0}49'$ з.д.[198]. Здесь важно отметить, что Канада уже претендовала на часть Арктики по секторальному принципу в 1925 году.

Все это может служить подтверждением того места, которое отводило советское руководство северному направлению своей политики, нашедшему отражение в списке его первых нормативно-правовых актов. Одним из первых практических ее проявлений стала заинтересованность советского правительства в проведении Карских экспедиций, которые могли бы обеспечить экспорт из Сибири различных товаров. Однако военные действия стали препятствием для их осуществления. Работа по их организации была возобновлена в 1920 г. Главную роль в этом сыграл Комитет Северного морского пути, главной функцией

---

[194] Декрет Совета Народных Комиссаров от 21.05.1921 г. № 259. – Текст : электронный // Исторические материалы : [сайт]. – URL: https://istmat.org/node/46233 (дата обращения: 01.03.2023).
[195] Там же.
[196] Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI веке / К. С. Зайков [и др.]. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 79.
[197] Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Советской ССР от 15 апреля 1926 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901761796 (дата обращения: 01.03.2023).
[198] Там же.

которого была организация торговли, подготовки и вывоза экспортных товаров, промышленного строительства. В результате его деятельности расширялась инфраструктура СМП, строились порт в Игарке[199], на Оби и пр.

Еще одной важной структурой развития СМП стал созданный на основе подписанного в 1921 г. В. Ульяновым (Лениным) декрета «плавучий научно-исследовательский институт…[200]». Его целью было объявлено планомерное и всестороннее изучение морей Северного ледовитого океана, их побережья и островов[201]. Немаловажно, что снабжать продовольствием институтдекрет предписывал также, как управленческие институты[202]. Это, очевидно, отражало значимость исследования СМП в формировавшейся советской политике.

В течение ближайших пяти лет институтом были исследованы большие районы Арктики. Для этого было использовано научно-исследовательское судно «Персей». По всему исследовавшемуся району были расположены научно-исследовательские станции и проведена океанографическая съемка, что значительно расширило знание об этом районе и послужило формированию науки об Арктике. Также в период 1920-х гг. возобновила свою работу гидрографическая экспедиция. Гидрографами были составлены «лоции Енисейского залива и Обской губы, а также Карского моря и акваторий, прилегающих к Новой Земле»[203].

---

[199] Zamiatina, N.Y. Igarka as a Frontier: Lessons from the Pioneer of the Northern Sea Route / N. Y. Zamiatina. – Text : direct // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. – 2020. – № 13 (5). – p. 784.

[200] Декрет СНК «Об учреждении Плавучего Морского научного института для изучения Северного Ледовитого океана с его морями, устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями Европы и Азии». – Текст : электронный // Электронная библиотека исторических документов : [сайт]. – URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/17645-10-marta-dekret-snk-ob-uchrezhdenii-plavuchego-morskogo-nauchnogo-instituta-dlya-izucheniya-severnogo-ledovitogo-okeana-s-ego-moryami-ustyami-rek-ostro-vami-i-prilegayuschimi-k-nemu-poberezhyami-evropy-i-azii#mode/inspect/page/1/zoom/4 (дата обращения: 01.03.2023).

[201] Булатов, В. Н. КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917-1980) / В. Н. Булатов. – М.: Политическая Энциклопедия, Издательство Московского Государственного Университета, 1989. – С. 13. – Текст : непосредственный.

[202] Там же.

[203] Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст :

Помимо исследовательской составляющей, важным элементом освоения СМП стало применение новой техники и технологий. Одной из них стало использование самолетов и ледоколов для проведения по северным морям грузовых судов[204]. Эффективность этого приема была высоко оценена мировым сообществом и сделала возможным увеличение, проходившего по СМП грузооборота. Главными его реализаторами были Карские экспедиции, демонстрировавшие экономическую рентабельность использовавшегося ими морского пути[205]. Число использовавшихся в них судов выросло в 5-6 раз, а транспортировавшихся грузов – в 9-ть. Кроме того, с 16-ти до 54-х дней возрос навигационный период в портах Новом и Игарском[206].

Количество судов и перевезенных грузов Камчатских экспедиций в 1921 и 1934 гг. можно увидеть на **рисунке 1.3**

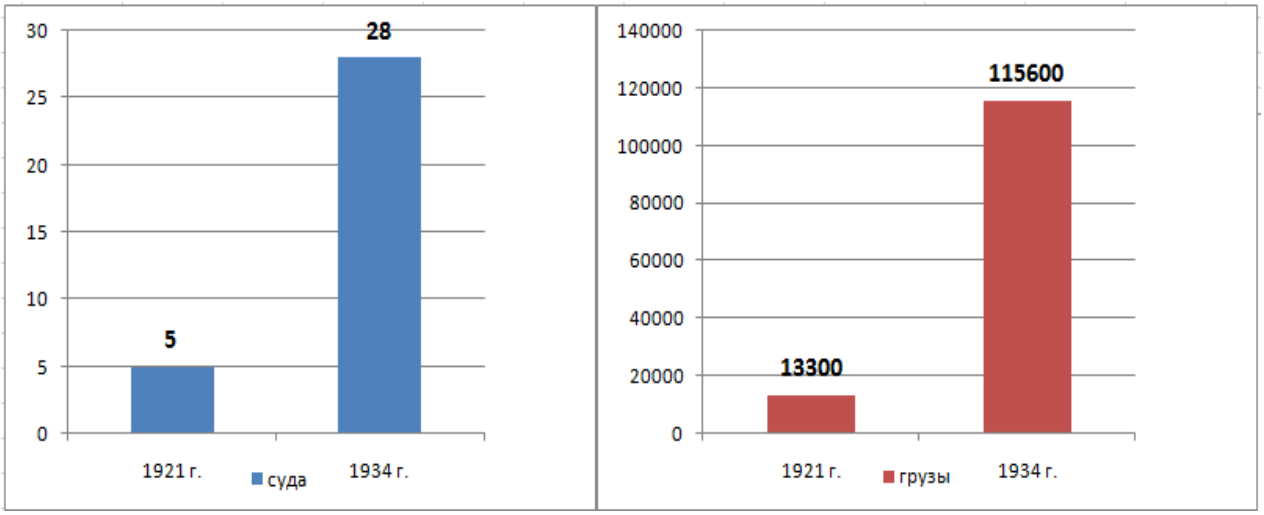
непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 10.

[204] Визе В. Моря Российской Арктики: в 2 т. / В. Визе. – М.: Паулсен. Т 2. – 2016. – С. 120-123. – Текст : непосредственный.

[205] Зубков, К. И., Карпов, В. П. Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и Западной Сибири) / К. И. Зубков, В. П. Карпов. – Москва: Росспэн, 2019. – С. 7-8. – Текст : непосредственный.

[206] Сибирская советская энциклопедия: в 4 т. / под общ. ред. М. К. Азадовского [и др.]. – Новосибирск: Западно-Сибирское отделение ОГИЗ. Т. 4. – 1931. – С. 811.

Рисунок 1.3 – Количество судов и перевезенных грузов Камчатских экспедиций в 1921 и 1934 гг.[207]



В итоге СМП стал морской транспортной коммуникацией СССР, демонстрировавшей свою высокую экономическую эффективность, которая, как и в современный период, была обусловлена относительно низкими затратами, сочетавшимися в большими расстояниями и большим объемом перевозившихся грузов. Это обуславливало развитие в северных районах хозяйственной деятельности, основанной на вывозе лесоматериалов, леса, курейского графита. Кроме того, посредством СМП было организовано снабжение товарами Западной Сибири и Якутии. В 1925 г. он занял по этому критерию первое место в Союзе. При этом не столь динамичным было восточное направление перевозок по Севморпути, что обуславливалось и худшими природными условиями, и слабым развитием хозяйства, ограничивавшегося промысловыми компаниями.

Таким образом, в период 1920-х гг. политика советского руководства была направлена на стимулирование исследований в рамках СМП, а также на формирование там транспортной инфраструктуры и торговых коммуникаций. Согласно мнениям исследователей, все это сделало СМП безопаснее и эффективнее и послужило улучшению навигаций в морях Северного ледовитого

---

[207] Сост. по: Тимошенко, А. И. С. 11.

океана[208]. Одним из следствий этого стала возможность организации экспедиции по СМП, возглавлявшейся О. Ю. Шмидтом в 1932 г. В ее ходе впервые за одну навигацию был пройден весь СМП.

В итоге в 1932 г. было создание Главного управления Северного морского пути (Главсевморпуть). Его цель заключалась в том, чтобы «проложить окончательно Северный морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить плавание по этому пути»[209]. Ему были переданы активы Комитета СМП. Более того, им были объединены все организации, до этого момента работавшие в арктических территориях, в том числе, упоминавшийся выше плавучий Арктический институт.

С этого момента политика по развитию СМП осуществлялась в рамках профильного ведомства государственных органов СССР, а сам СМП был превращен в постоянно действующий морской путь, занимающий важное значение в политике власти. В его рамках был создан ледокольный флот, сформирована портовая инфраструктура, подготовлены квалифицированные кадры и перевозились большие объемы грузов, направленные не только на торговлю, но и на помощь жителям северных районов. Соответствующие задачи ставились перед созданными Управлением хозяйственными трестами[210].

Так, в 1935 г. была осуществлена первая транспортировка грузов народного хозяйства из Ленинграда во Владивосток. С этого периода в летнее время СМП начал использоваться в качестве внутренней морской коммуникации, в первую очередь в рамках «Северного завоза», заключавшегося в обеспечении населения Крайнего Севера СССР (а теперь РФ) необходимым для него продовольствием (едой, лекарствами, топливом и пр.).

Помимо экономических целей, Главсевморпуть продолжал решение и научно-исследовательских задач, необходимых для практического обеспечения

---

[208] Арикайнен, А. И. Транспортная артерия Советской Арктики / А. И. Арикайнен; отв. ред. Е. И. Толстиков. – Москва: Наука, 1984. – С. 69-70. – Текст : непосредственный.
[209] Летопись Севера: в 11 т. / отв. ред. С. В. Славин. – М.: Мысль. Т. 7. – 1975. – С. 9.
[210] Там же, с. 10–11.

плавания по СМП. С 1936 г. им начало проводиться «ледовое патрулирование» - организация экспедиций, которые на небольших судах осматривали кромку льда. Без их работы, а также, ставшей регулярной, авиаразведки, не могло осуществляться планирование морского движения по СМП, которое осуществлялось научно-оперативными центрами Главсевморпути. Еще одним важным направлением работы было составление «ледовых прогнозов», от точности которых зависела безопасность движения судов по СМП.

Тот факт, что СМП использовался советским руководством в качестве не только экономического, но и стратегического ресурса в этот же период 1930-х гг. подтверждает пример еще одного сквозного плавания. Оно было осуществлено в 1934 г. под командованием Н. М. Николаева и стало первым сквозным прохождением СМП с востока на запад (из Владивостока в Мурманск). Также Управлением были организованы и многие другие важные для развития СМП экспедиции. В ходе одной из них была организована система по регулярной доставке грузов в северную часть Якутии. Также была налажена связь важного речного порта Осетрово и СМП через порт Тикси. Позже к Осетрово была проведена железная дорога[211]. Таким образом, СМП все больше включался в государственную транспортную инфраструктуру и эффективность его использования возрастала.

Одним из важных государственных документов по организации деятельности Главсевморпути стало постановление «О мероприятиях по развитию Северного морского пути и северного хозяйства»[212], утвержденное в 1934 г. Оно было составлено с учетом как положительного, так и негативного опыта парохода «Челюскин», прошедшего СПМ, однако погибшего у берегов

---

[211] Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 10.

[212] Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: в 16 т. – Москва: Политиздат. Т. 2. – 1967. – С. 481-486. – Текст : непосредственный

Чукотки. Главной причиной этого стало отсутствие у парохода ледокольного сопровождения. В соответствии с декретом 1934 г., предписывалось строительство четырех ледоколов, а также широкой транспортной инфраструктуры: морских портов, аэропортов, полярных станций и пр. Полномочия Гавсевморпути также были значительно расширены, в том числе территориально. Также динамика его развития нашла отражение в его финансировании советским государством. Так, если в 1933 г. оно составляло 18 млн. руб., то в 1937 г. – 400 млн. руб.[213]

В соответствии со сформированными советским руководством направлениями развития СМП, треть капитальных вложений, составивших за пять лет (1933-1937 гг.) чуть менее 500 млн. руб., были потрачены на строительство ледокольного флота и еще одна пятая – на создание полярной авиации. Помимо хозяйственного и, в целом, экономического развития СМП это служило основой для формирования упоминавшегося стратегического направления северной советской политики.

Так, именно в Арктике в 1930-х гг. начала разрабатываться военно-стратегическая программа, предполагавшая создание Северного морского флота. В соответствии с ней в 1936 г. Политбюро была принята «Программа крупного военно-морского судостроения»[214]. До 1942 г. Северный флот должны были пополнить «два линкора …, один тяжелый и четыре легких крейсера, три лидера, шестнадцать эсминцев, четыре большие подводные лодки, двенадцать сторожевиков и девять быстроходных тральщиков»[215].

---

[213] Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 10.

[214] Жуков, Ю. Н. Сталин: Арктический щит / Ю. Н. Жуков. – Москва: Вагриус, 2008. – С. 320-321. – Текст : непосредственный.

[215] Там же, с. 352.

Однако строительство происходило не настолько быстро, насколько это было запланировано. В 1933 г. часть военных судов была переведена из Балтийского в Белое море. В дальнейшем он пополнялся ими же, а также переоборудованными рыболовными и транспортными. Их базой стал Мурманский порт, к 1941 г. дополненный портами в г. Архангельск, современный Североморск и т.д. Несмотря на это расширение баз, согласно мнениям советских авторов И. А. Козлова и В. С. Шломина, не все построенные корабли смогли войти в Северный флот[216].

В 1939-1940 гг. этот флот показал свою боеспособность в русско-финской войне, продемонстрировав уровень океанического флота, способного обеспечивать оборону акватории и побережья. Также он имел большое значение в период Второй мировой войны,в ходе которой им обеспечивалась оборона северных территорий[217].

Военный период показал эффективность и стратегическое значение СМП, ставшие еще более очевидными, чем в мирное время. Военными силами северного региона было обеспечено постоянное и даже увеличившееся движение по Севморпути. Благодаря перевозкам по нему, население Арктики, а также промышленное производство и научно-исследовательская деятельность получали все необходимые грузы. Это обусловило продолжение политики по развитию СМП и в послевоенный период. Ее развитие нашло свое выражение в проведении научно-исследовательских работ и экспедиций, которые осуществляли и новые, создававшиеся в послевоенное время институты.

Еще одним важным стимулом развития СМП в послевоенный период стала «холодная война», обострившая международную обстановку. В северном регионе это нашло свое выражение в активизации его освоения другими мировыми державами: противостоящих СССР США и их союзников. Военный период

---

[216] Козлов, И. А. Краснознаменный Северный флот / И. А. Козлов, В. С. Шломин. – Москва: Воениздат, 1983. – С. 84-85. – Текст : непосредственный.
[217] Цит. по: Жуков, Ю. Н. Сталин: Арктический щит. – С. 320–321.

продемонстрировал глобальное значение Арктики и СМП, а также способность советского государства и спользовать ресурсы этого региона, в том числе его транспортные коммуникации. Это дало толчок к активному строительству Соединенными Штатами военно-воздушных и военно-морских баз в северном регионе. В послевоенное время строительство не было сокращено и к нему были подключены другие страны Североатлантического альянса (НАТО), разместившие свои базы по всему периметру северной границы СССР.

Помимо утверждения геополитической значимости СМП, это стало важным стимулом для советского руководства для социально-экономического развития Севера в 1950-60-х гг., включавших развитие его транспортных коммуникаций. Так, морские перевозки 1951-1955 гг. увеличились по сравнению с 1930-ми гг. почти в 10 раз, а грузооборот портов СМП возрос по сравнению с названным периодом в 16 раз. Также с середины 1950-х гг. дизель-электроходами совершались сквозные рейсы, в том числе двойные (с запада на восток и обратно). Некоторые из них были стремительными, занимая 9-11 суток в одну сторону[218]. Это стало возможным в связи с необходимостью активного промышленного развития промышленных районом и его обеспечения специально «северной» техникой, создание которой было частью советской северной политики.

Одной из важных проблем движения по СМП являлась его сезонность, приходившаяся на летние месяцы. Как пишут В. С. Селин и А. В. Истомин, в 1970-х гг. одним из главных направлений развития СМП стало расширение сроков его навигации[219]. В итоге были созданы участки в первую очередь в его западной части, на которых благодаря проводке ледоколов она стала круглогодичной. Также знаковым стал 1977 г., в котором советским ледоколом «Арктика» впервые был осуществлен исследовательский рейс на Северный

---

[218] Селин, В. С. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современное состояние, перспективы: монография / В. С. Селин, А. В. Истомин. – Апатиты: Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН, 2003. – С. 11. – Текст : непосредственный.

[219] Там же, с. 12.

полюс, доказавший возможность его достижения на надводном корабле и развитие советского флота.

Тот факт, что в 1970-80-х гг. развитие СМП и непосредственно связанного с ним ледокольного флота сохраняло не только научно-исследовательский и стратегический, но экономико-практический смысл, подтверждается проведением в 1980-м г. экспедиции под руководством А. Г. Аганбегяна. Она имела сугубо экономические цели и составила более 18 тыс. км, в том числе, по СМП[220]. В ее результате была предложена корректировка развития советского Севера, вместо «очаговой» к комплексной. Особое внимание было уделено вопросу транспортного обеспечения Крайнего Севера, связанного с решением проблемы круглогодичного плавания по СМП.

Предложенный комплексный подход к развитию советской Арктики не был воплощен в жизнь. В 1980-х гг. доминирующими по-прежнему выступали вопросы роста производственных показателей и экспорта сырьевых продуктов. Помимо этого, СМП использовался для обеспечения населения северных районов необходимым продовольствием. При этом показатели грузооборота по Севморпути были в десятки раз выше, чем в начальный период его освоения советским государством. Это очевидно свидетельствует о результативности политики по его развитию, проводившейся в СССР.

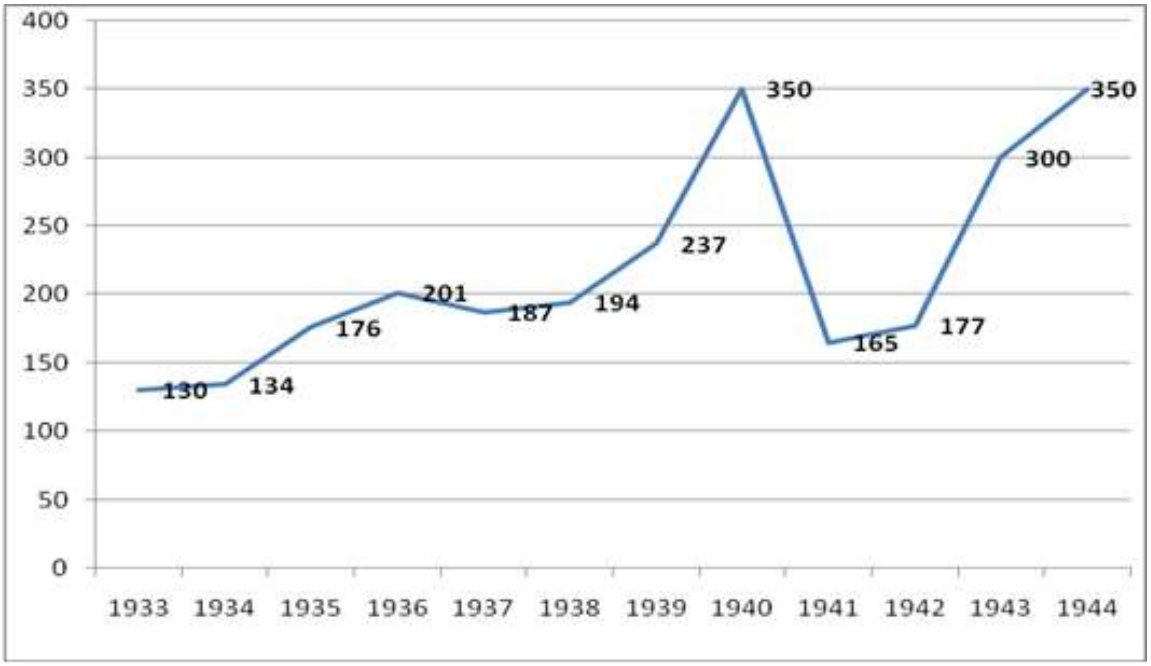
Как свидетельствуют данные, представленные на **рисунках 1.4 и 1.5**, в каждый из периодов грузооборот возрастал. При очевидной разнице в объемах, его снижение в каждом из временных интервалов, которые по сути являются начальным и завершающим советским периодом развития СМП, было обусловлено глобальными политическими процессами. В первом этапе – Второй мировой войной, во втором – «перестройкой» и распадом СССР. Очевидно, что

---

[220] Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 30.

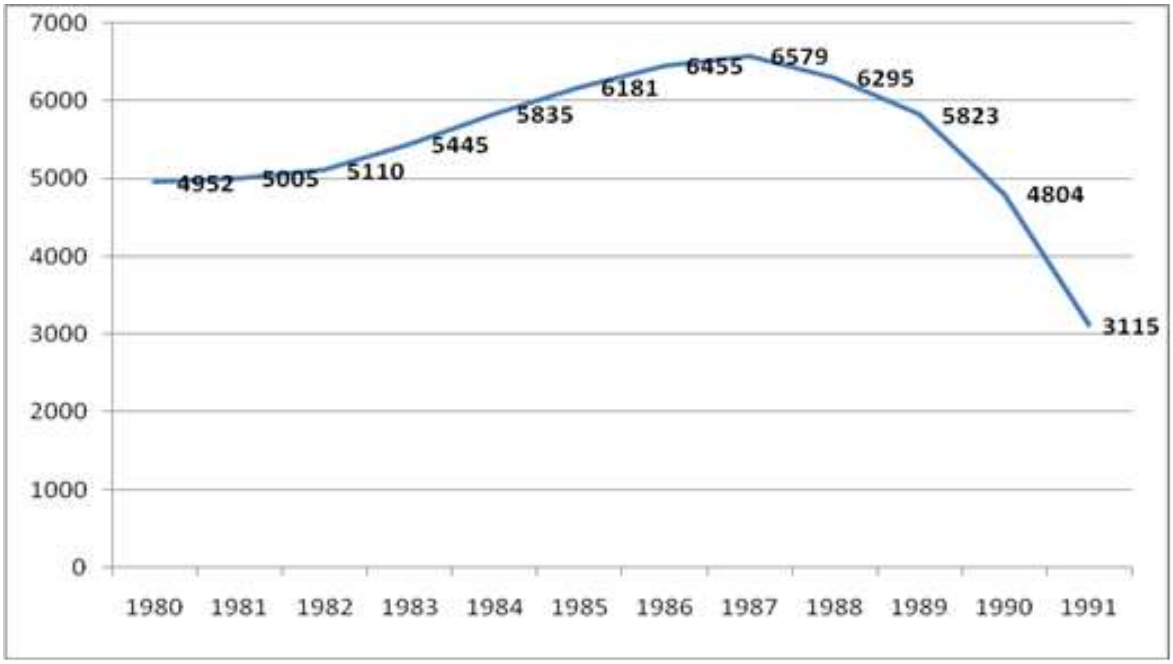
крах советского государства не мог не отразиться на процессах использования и развития СМП как главной северной коммуникации государства, так как она в любом случае требовала планирования и значительных государственных вложений. Как это отразилось на объективных показателях СПМ (таких как грузоперевозки по нему) мы рассмотрим в последующих главах. А сейчас подведем итоги этому краткому рассмотрению советской политики по развитию Севморпути.

Рисунок 1.4 – Грузооборот по СМП в тыс. т., в период 1933-1944 гг.[221]



[221] Сост. по: Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI веке. – С. 97.

Рисунок 1.5 – Грузооборот по СМП в тыс. т., в период 1980-1991 гг.[222]



Как показал проведенный обзор, СМП как неотъемлемая часть советского Севера, занимал в политике руководства СССР значительное место и целенаправленно развивался. Более того, будучи главной транспортной коммуникацией Арктики, соединяющей запад и восток северных районов советского государства, она заслуживала отдельного и особенного внимания руководства. Связанные с ним нормативно-правовые документы определяли два главных направления развития СМП: экономико-хозяйственным и стратегическим. Первый был во многом связан с внутренними государственными вопросами развития Севера, повышения производства, обеспечения жизни населения и т.п. Международным, в этом направлении, выступал сегмент экспорта из этих регионов продукции и ресурсов. Как можно видеть из проведенного обзора, именно это направление было доминирующим вплоть до 80-х гг. XX века, пока в СССР не начались процессы распада.

Второе, стратегическое содержание политики в первую очередь касалось утверждения советского суверенитета над водами и территориями Севера. При

[222] Сост. по: Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI веке. – С. 97.

всей неоднозначной оценке успешности строительства Северного флота (ряд авторов, такие как Жуков Ю. Н., например, высказываются по этому вопросу достаточно скептично[223]), он сыграл свою важную роль в периоды военных действий и сумел продемонстрировать способность СССР не только на документальном, но и реальном уровне обеспечивать защиту своих северных рубежей. После Второй мировой войны, в период «холодной», СМП приобрел свое геополитическое значение важного для всей международной системы ресурса, контроль над которым дает значительные преимущества, осуществляющего его субъекту.

Осознание значимости каждого из этих направлений северной политики привело к значительной динамике развития СМП. Это нашло свое выражение в его освоении, формировании и развитии морской транспортной инфраструктуры (портов, вариантов добраться до них речным, авиасообщением), строительстве ледокольного флота, морской авиации, проведении важных научно-исследовательских работ и экспериментальных экспедиций, постоянно повышавшихся показателях грузоперевозок и т.д. Очевидно, что дополнительные возможности для реализации такой политики были обеспечены централизовано-плановой основой советской политики и экономики, дававших возможность вкладывать в развитие Севера значительные ресурсы. Итогом этих вложений стало формирование важной в национальном масштабе морской транспортной коммуникации, ставшей наследством РФ, и требовавшей своего дальнейшего целенаправленного развития.

Подводя итог, в первой главе были проанализированы различные подходы к транспортной политики и развитию транспортных коммуникаций. В отличие от Запада, где морские коммуникации играли доминирующую роль в улучшении торговли, в России это обычно делалось в поддержку наземного транспорта. Несмотря на различия в подходах между зарубежными странами, особенно

---

[223] Жуков, Ю. Н. Сталин: Арктический щит / Ю. Н. Жуков. – Москва: Вагриус, 2008. – С. 302, 352, 467. – Текст : непосредственный.

западными странами и Россией, они в основном касаются более активного участия российского государства в развитии транспортных коридоров и коммуникаций. Это было доказано ролью СССР в развитии СМП.

Глава 2. Государственная политика развития Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации

2.1 Геополитическое и геоэкономическое значение Северного морского пути как части международной транспортной системы

Факт того, что морские транспортные коммуникации на протяжении мировой истории и по сей день являются важными геополитическими и геоэкономическими ресурсами, был обоснован в первой главе нашей работы. До сих пор морские пути обуславливают роль многих государств в системе международных отношений, иерархической по своей сути. Они формируют их способность распространять свое влияние и реализовывать функцию национальной безопасности, а также обеспечивают мировой товаропоток, определяя место государства на глобальном рынке.

Не менее важным является понимание того, что международные транспортные коммуникации представляют собой взаимосвязанную и взаимозависимую транспортную систему. Ее плотность, единство и связанность на сегодняшний день являются неравномерным. Так, наиболее целостной современной транспортной системой является упомянутая в первой главе транспортная система ЕС. В отличие, например, от Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Южно-американского общего рынка (МЕРКОСУР) и Североамериканской зоны свободной торговли (НАФТА), в Евросоюзе проводится единая транспортная политика, обеспечивающая синхронизацию политики различных государств региона в сфере логистики и транспорта[224]. Во многих других регионах эта политика носит декларативный характер, что актуализирует роль отдельных транспортных коммуникаций (таких как СМП) и конкретных субъектов (контролирующих их государств) в международной

[224] Аналитический доклад на тему «Анализ мирового рынка транспортных услуг в целях выработки рекомендаций по внедрению в Евразийский экономический союз успешного передового опыта и наилучших международных практик». – Текст : электронный // Евразийская экономическая комиссия : [сайт]. – URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php (дата обращения: 01.03.2023).

транспортной, а значит, и политической системе. Немаловажно, что в такой единой транспортной системе, как система ЕС особую роль играют не государства, а наднациональные агентства, такие как Европейское агентство морской безопасности[225]. Это демонстрирует, что субъекты международной транспортной, а не политической системы могут играть свою роль в современной системе геополитики.

Такую же особую роль в этой системе занимают транспортные коридоры, являющиеся национальными и, часто, мировыми магистралями, связывающими мир в единое целое. Контроль над ними может обеспечивать государствам уникальные преимущества в мировой иерархии, так как способствует обеспечению эффективного перераспределения национальных и транзитных товаропотоков, повышает уровень использования провозных возможностей транспорта, что, соответственно, снижает себестоимость перевозок и т.д.

СМП в качестве морского транспортного коридора не является исключением из этого правила. Это подтверждается и его реальными транзитными возможностями, которые будут обозначены ниже, и тем вниманием, которое отводится ему правительствами государств современного мира. Рассмотрению этих вопросов посвящено достаточно большое число работ отечественных и зарубежных авторов[226].

---

[225] См.: Аналитический доклад на тему «Анализ мирового рынка транспортных услуг в целях выработки рекомендаций по внедрению в Евразийский экономический союз успешного передового опыта и наилучших международных практик». – Текст : электронный // Евразийская экономическая комиссия : [сайт]. – URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php (дата обращения: 01.03.2023). – С. 12–13.

[226] Sergunin, A., Gjørv, H. G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H. G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10. – pp. 251-272. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.

Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A. N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 285-302. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.

Laruelle, M. Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits / M. Laruelle. – Text : direct // Russie.Nei.Visions, IFRI. – 2020. – № 117. – 28 p.

Определение геополитических и геоэкономических истоков и последствий политики, проводящейся в отношении СМП современными государствами, в первую очередь РФ, представляется следующей важной задачей. В итоге работы ее решение позволит определить перспективы возрастания влияния России в геополитической системе, реализуемого на основе развития морских транспортных коммуникаций в Арктике.

В целом стоит отметить, что определение геополитической важности какого-либо государственного ресурса, в том числе транспортной коммуникации, формируется значением, вкладываемым в понятие самой геополитики, которое по сей день является весьма различным. Так, коллектив российских авторов публикации об Арктике определяют геополитику как науку «о путях достижения мирового господства, о захвате власти над миром и способах удержания глобального превосходства»[227]. В трактовке авторов, субъектами стремящимися к этому мировому господству являются англо-саксонские страны. При общем согласии с сохраняющейся в современном мире геополитической дуальностью, делящей мир на западные (не только англо-саксонские) и «незападные» государства, отметим некоторую радикальность представленного видения.

Более объективную трактовку предлагает в своей работе И. Ю. Окунев, наряду с другими авторами, рассматривающий ее в качестве пространственной парадигмы международных отношений[228]. Такое видение позволяет основываться в анализе современной геополитической системы на объективных показателях определенных территорий, начиная с их физических характеристик и заканчивая политическими категориями суверенитета и геополитического образа страны. Кроме того, в его рамках формируется понимание того, что сила государств

---

[227] Гумелёв, В. Ю., Елистратов, В. В., Рагозин, А. Н. Арктика как объект геополитики / В. Ю. Гумилёв, В. В. Елистратов, А. Н. Рагозин. – Текст : непосредственный // Концепт. – 2018. – № 11. – С. 5.

[228] Окунев, И. Ю. Политическая география: учеб. пособие для вузов / И. Ю. Окунев. – Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2019. – С. 29-31. – Текст : непосредственный.

(основанная на ресурсах) распределяется в мире неравномерно и места ее концентрации (локусы) могут менять свое пространственное расположение.

В этом контексте становится понятной присущая геополитическим системам дифференциация, делящая государства на западные и восточные, морские и сухопутные и т.д. С ее помощью объясняется обладание силой одних субъектов и потеря ее другими, а также их стратегии образования коалиций, направленных на получение ресурсов и, как следствие, влияния в геополитической системе. Также, эта борьба за влияние неизбежно приводит к конфронтациям между представителями разных подсистем геополитической системы, которые могут определяться как блоки, «лагеря».

Одним из наиболее известных примеров такого разделения является геополитическая концепция Х. Маккиндера, делящая мировые пространства на цивилизации Моря и Суши[229]. Россия в такой системе определяется в качестве сухопутной державы, противостоящей морским государствам, таким как США и Великобритания, которые, в свою очередь, стремятся взять под свой контроль максимально возможное число российских береговых территорий. Это обеспечит ее ограничение всеми «рамками», формирующими сложности для внутриконтинентальных государств[230] и приведет к значительному ресурсному ослаблению.

Важно также помнить труды американского военно-морского стратега контр-адмирала Альфреда Мэхана, который утверждал, что нация может быть сильной только в том случае, если она может контролировать море против любой угрозы. Далее он утверждал, что есть два класса держав: те, чьи коммуникации

---

[229] Mackinder, H. J. Geographical pivot of history / H. J. Mackinder. – Text : direct // The Geographical Journal. – Vol. 170, № 4. – pp. 310-313.
Маккиндер Х. Дж. Круглая земля и обретение мира / Х. Дж. Маккиндер. – Текст : непосредственный // Космополис. – 2006/2007. – № 2 (16). – С. 63-64.
[230] Окунев, И. Ю. Политическая география: учеб. пособие для вузов / И. Ю. Окунев. – Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2019. – С. 185–188. – Текст : непосредственный.

осуществляются по суше, и те, кто зависит от моря[231]. При всей справедливости такого видения, отметим, что рассмотрение России исключительно в качестве сухопутной державы может привести к тому, что ее морские национальные коммуникации будут трактоваться как второстепенные или, даже, мешающие. По словам адмирала флота С. Г. Горшкова, в значительной степени ответственного за создание советского флота, возможно, впервые в его истории, «…морская мощь предназначена для укрепления экономики, ускорения научно-технического развития и развития связей с дружественными странами»[232]. Примером может служить тезис отечественного исследователя глобальной инфраструктуры И.М. Могилевкина о том, что СМП «…обладает большим консервативным потенциалом, и это препятствует России в усилиях по развитию транзита в сухопутном направлении с использованием Транссиба»[233].

Подобное скептическое мнение в отношении СМП высказывает автор журнала «Эксперт» А. Горохова, утверждающая, что этот морской путь (**Приложение А**) не является более выгодным, чем Суэцкий канал, и не может служить его северной альтернативой. Связывается это со сложными природными условиями Арктики, которые, в свою очередь, ведут к возрастанию стоимости грузоперевозок, повышенным техническим требованиям к судам и т.д. Также неоднозначной автор считает позицию о национальном статусе СМП, который в данный момент оспаривается и США[234] (в рамках программы «Freedom of Navigation») и Китаем, поставки железной руды в который составляли основную часть грузового международного транзита по СМП[235].

---

[231] Mahan, A. T. The Influence of Seapower upon History, 1660-1783 / A. T. Mahan. – Boston: Little Brown and Company, 1890. – pp. 1-2, 539-540. – Text : direct.

[232] Gorshkov, S. G. Sea Power and the State / S. G. Gorshkov. – Moscow: Pergamom Press, 1979. – pp. 1-2. – Text : direct.

[233] Могилевкин, И. М. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее / И. М. Могилевкин. – Москва: Магистр, 2010. – С. 185-210. – Текст : непосредственный.

[234] Бхагват, Д. Арктическое военное присутствие и его влияние на развитие Северного морского пути / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 105.

[235] Горохова, А. Арктический Суэц 2.0 невозможен. И невыгоден России / А. Горохова. – Текст : электронный // Эксперт. – 2021. –

При всей обоснованности представленных мнений стоит отметить, что даже они не сводят статус России к исключительно «сухопутному» государству. Скорее в их рамках сомнениям подвергается сам Севморпуть и его приоритетное для России значение. Так, в последнем примере вопрос ставится о роли двух морских коммуникаций: СМП и Суэцкого канала. О наличии комплекса факторов, определяющих основные сложности в развитии СМП, пишут и другие отечественные авторы, признающие, что помимо положительных факторов его эксплуатации в качестве национального и международного транзитного коридора в этом процессе есть и свои негативные аспекты[236].

В целом среди проблемных факторов, помимо названных климатических условий и особенных требований к судам, можно выделить еще ряд.

В первую очередь – это акватория СМП. В отдельных местах ее глубина достигает даже 8-15 м, и в редких случаях – 200 м, что приводит к ограничению транзита современных крупнотоннажных контейнеровозов. Это обстоятельство особенно важно в реалиях XXI века, когда практически весь транзит обеспечивается контейнерным грузопотоком, который, в свою очередь, приходится именно на морской транспорт.

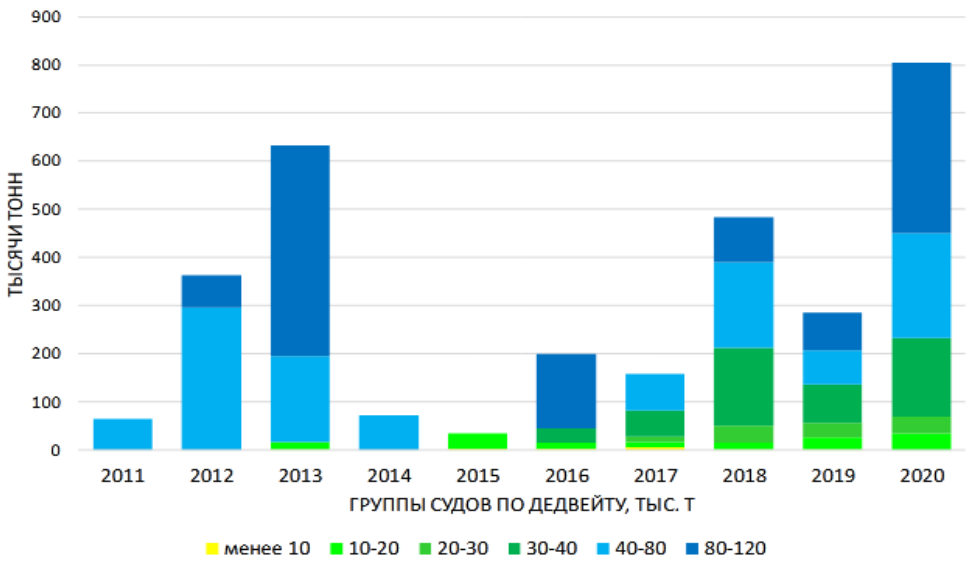
Определенным подтверждением этому может служить динамика транзитных перевозок, осуществленных судами различного дедвейта по СМП за последние 10 лет, приведенная Государственной комиссией РФ по вопросам развития Арктики.

На основе данных приведенного графика на **рисунке 2.1** становится очевидным, что большие грузовые суда занимают все большее место в транзитных перевозках, вытесняя меньшие, и потребность в их использовании возрастает.

№ 15. – С. 18-19. – URL: https://expert.ru/expert/2021/15/arkticheskiy-suets-20-nevozmozhen-i-nevygoden-rossii/. – Дата публикации: 05.04.2021.

[236] Волков, Г. Ю. Перспективы использования Северного морского пути в международной транспортной системе / Г. Ю. Волков. – Текст : непосредственный // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2020. – № 2. – С. 121-122.

Рисунок 2.1 – Международные транзитные перевозки по СМП судами различного дедвейта 2011-2020 гг.[237]



Второй фактор, непосредственно связанный с первым, необходимость постройки современных ледоколов, так как используемые сейчас могут формировать проходной канал порядка 33 м, что также недостаточно для крупнотоннажных танкеров. Однако постройка такого ледокольного судна крайне дорогая. Например, расчетная стоимость ледокола «Лидер» составляет 127 млд. руб.[238].

Также немалых вложений (что можно считать третьим фактором) требует инфраструктура СМП, в первую очередь его порты, нуждающиеся в активной модернизации. Помимо развития самих портов это обуславливает транзитную привлекательность и рентабельность самого СМП, необходимую для его развития.

Еще один, связанный со всеми предыдущими фактор, это пропускная способность СМП, на сегодняшний день на порядки отстающая от пропускной способности Суэцкого канала. Так, в отличавшемся самыми высокими

[237] Северный морской путь. Итоги 2020 г. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
[238] Рукша, В. В. Развитие атомного морского флота / В. В. Рукша. – Текст : непосредственный // Региональная энергетика и энергосбережение. – 2018. – № 2. – С. 62.

показателями 2013-м г. через СМП прошло 71 судно. Через южный «конкурирующий» канал такое число судов проходит за 2 суток[239].

Глобальным, хотя и часто используемым в процессе информационного противостояния России со стороны Запада, является фактор природно-экологических угроз. При всей идеологической эксплуатируемости данной темы, стоит согласиться с тем, что добыча углеводородов и непосредственно связанная с ними транспортировка по СМП, представляют собой серьезную угрозу для экосистемы Арктики. Работа над вопросами экологической безопасности должна сопровождать все проекты развития СМП и его инфраструктуры.

Таким образом, использование СМП в качестве международного транспортного коридора включает в себя процесс преодоления комплекса сложностей, что не устраняет его геополитического и геоэкономического значения в мировой транспортной системе.

При всей известности этих показателей, стоит отметить, что важное преимущество СМП в международной транспортной системе формируется его продолжительностью, в любом случае меньшей, чем у других морских транспортных коммуникаций. Так, путь от Мурманска до Берингова пролива может исчисляться от 3500 миль при следовании традиционным (прибрежным) маршрутом до 2700 миль, которые составляет маршрут околополюсный[240]. Эти показатели важны, так как, являясь одной из главных морских транспортных коммуникаций, СМП соединяет Европу и Азию, и при названных ограничительных факторах может составлять конкуренцию Суэцкому каналу. Так, по нему путь из Мурманска в Японию составляет 6010 миль и занимает 18 дней, а через Суэц – 12291 миль и 37 дней, соответственно. А считающийся

---

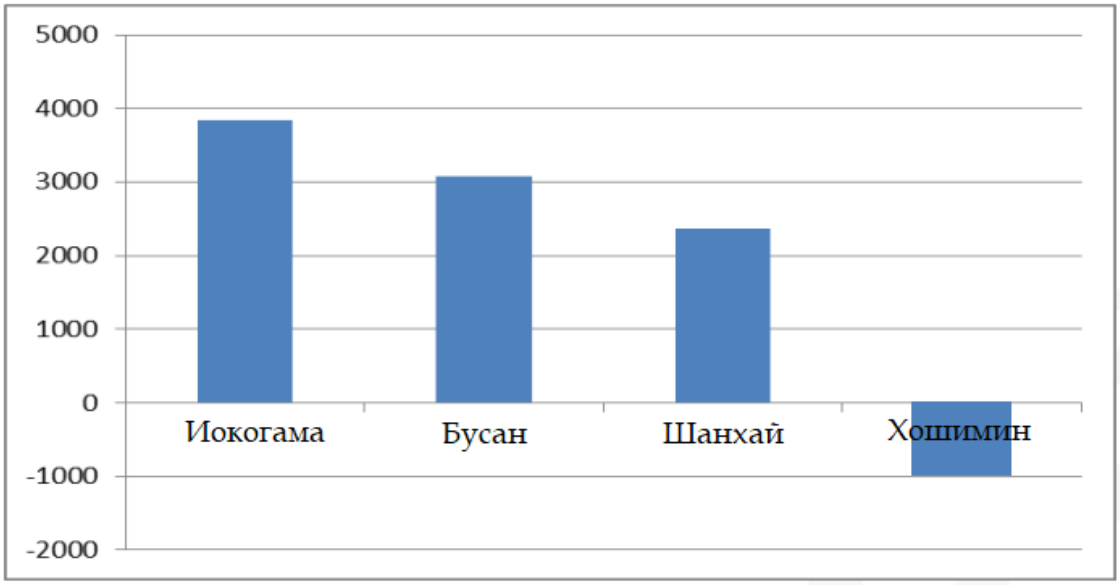
[239] Фисенко, А. И. Риски организации судоходства в Арктике по Северному морскому пути / А. И. Фисенко. – Текст : непосредственный // Транспортное дело России. – 2015. – № 6. – С. 260-261.

[240] Истомин, А. В. Роль северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий / А. В. Истомин. – Текст : непосредственный // Север промышленный. ИД «Гелион». – 2007. – № 6–7.

«классическим» путь из Роттердама в Шанхай (или другие порты Азии) в среднем на 3,5 тыс. миль короче и на 10 дней быстрее по СМП, чем по Суэцкому каналу[241].

Однако следует отметить, что это преимущество расстояния выгодно в основном для стран Восточной Азии, а именно Японии, КНР, Республики Корея и Северо-Западной Европы (**Рисунок 2.2**).

Рисунок 2.2 – Преимущество СМП в расстоянии (морские мили) ограничено странами Северо-Восточной Азии и Северо-Западной Европы[242]



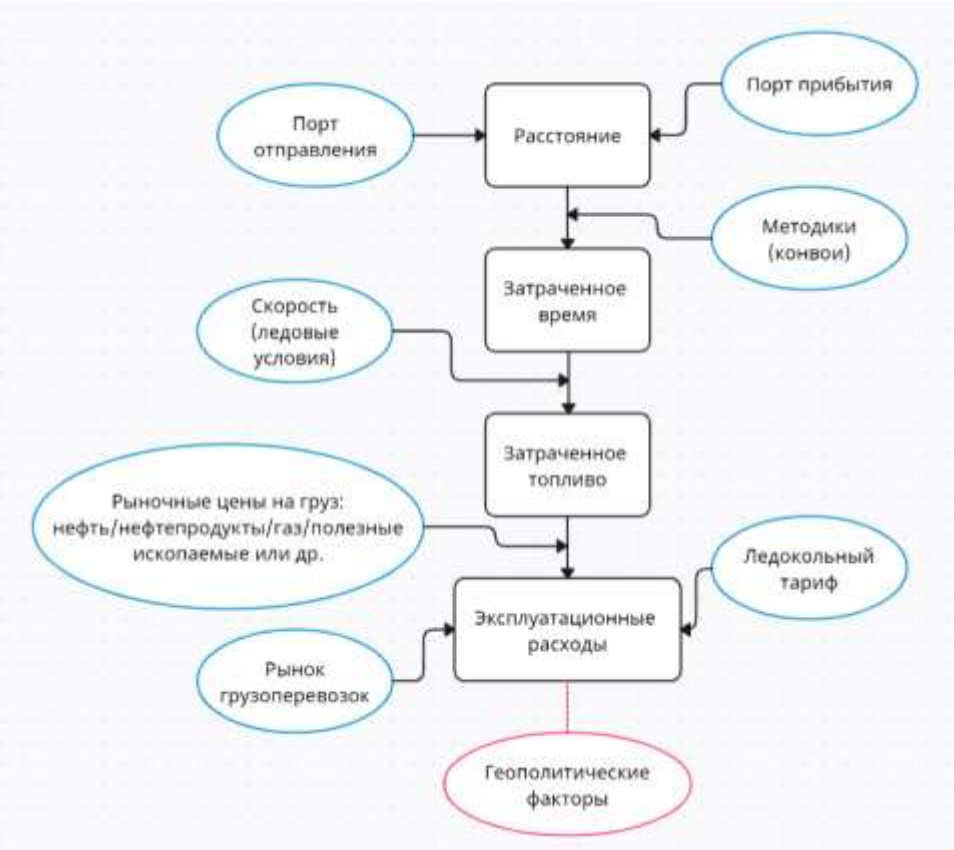
Кроме того, страны и судоходные компании, планирующие использовать этот маршрут, должны учитывать и другие факторы (**Рисунок 2.3**).

---

[241] Севморпуть VS Суэцкий канал. – Текст : электронный // Яндекс. Дзен : [сайт]. – URL: https://dzen.ru/media/id/5c3365865d92d200abadcb9a/sevmorput-vs-sueckii-kanal-5c56cb44a68c1000ad5ebc0b (дата обращения: 01.03.2023).

[242] Составлено на основе: Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 21-23. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.
Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 205–208.
Liu, M., Kronbak, J. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe / M. Liu, J. Kronbak. – Text : direct // Journal of Transport Geography. – 2010. – Vol. 18, № 3. – pp. 434–444.

Рисунок 2.3 – Факторы, влияющие на выбор СМП странами или судоходными компаниями – относительно других видов транспорта[243]



Сокращение расстояния и времени приводит к важным преимуществам СМП выражающимся в стоимости провозимых по нему грузов[244]. Сравнивая с тем же Суэцким каналом, аналитики пишут о том, что стоимость транзита единицы ДФЭ (двадцатифутового эквивалента) по СМП на сегодняшний день составляет 942 долл., а через Суэцкий канал – 979 долл. Также стоит отметить, что

---

[243] Составлено на основе: Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 21-23. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.
Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 201–208.

[244] Sanctions or sea-ice: Costs of closing the Northern Sea Route / M. A. Goldstein, A. H. Lynch, X. Li, C. H. Norchi. – Text : direct // Finance Research Letters. – 2022. – № 50. – pp. 1-2.

транспортировка с востока за запад по СМП еще меньше – 838 долл.[245] Учитывая тот факт, что именно это направление (из Азии в Европу) является наиболее востребованным со стороны КНР, именно этим государством на данный момент обозначено определение СМП как потенциально важной транспортной коммуникации[246].

Еще одним показателем является пропускная способность и объем перевозок, с учетом транзитных грузов. При всем объективном отставании этих показателей от упоминавшегося транзита через Суэц, стоит отметить, что его загруженность формирует большие и, соответственно, «дорогие» очереди на вход в канал, что также способствует поиску альтернативных путей, главным из которых выступает СМП. Его транзитная способность, напротив, динамично возрастает. Так, если за период 1991-1997 гг. по нему была осуществлена всего одна проводка иностранного судна, то во второй декаде 2000-х число проведенных кораблей возросло с четырех, в 2010 г. до 46-ти в 2012-м, и 71 в 2013-м (из которых 31, правда, предполагали прохождение не всего СМП). В 2016-м эта цифра была сокращена до 18-ти[247], что было обусловлено установленным против РФ санкционным режимом. Последние годы восстановили и улучшили транзитную динамику. Так, в 2019 г. число транзитных переходов (среди которых учитывались только проходившие по всему маршруту СМП) достигло 37-ти (включая внутренние - 15, пункты назначения – 8 и международные - 14 транзитов)[248], то есть практически уровня 2013-го

---

[245] Волков, Г. Ю. Перспективы использования Северного морского пути в международной транспортной системе / Г. Ю. Волков. – Текст : непосредственный // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2020. – № 2. – С. 119.

[246] Liu, N., Solski, J. J. The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route / N. Liu, J. J. Solski. – Text : direct // Leiden Journal of International Law. – 2022. – № 35. – p. 854-855.

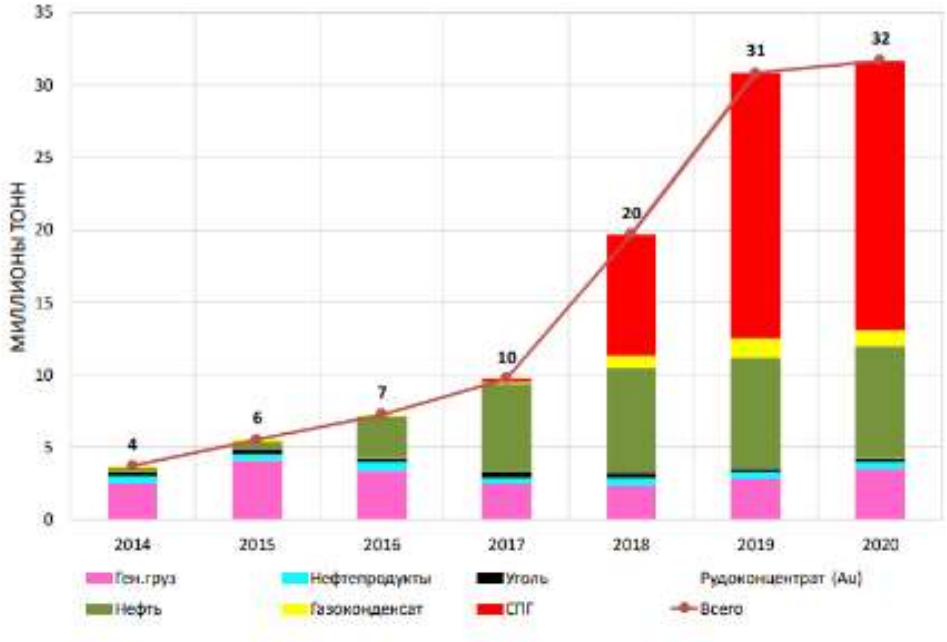
[247] Сигачев С. Северный морской путь как национальная и международная транспортная коммуникация. – Текст : электронный // Инженерная защита : [сайт]. – 2015. – № 9. – URL: https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/severnyj-morskoj-put-kak-natsionalnaya-i-mezhdunarodnaya-transportnaya-kommunikatsiya/ (дата обращения: 01.03.2023)

[248] Gunnarsson, B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping / B. Gunnarsson. – Text : direct // Marine Policy. – 2021. – Vol. 124. – p. 3.

досанкционного года. В 2020 г. этот показатель составил 62 транзитных прохода[249], что стало рекордом всего периода использования СМП в качестве национальнной транспортной коммуникации.

Положительную динамику отражают и показатели объема провезенных по СМП грузов, значительно возросшие за последние 8 лет. Советский рекорд в 6,6 млн тонн был превзойден только в 2016 году. Видно, что большая часть перевозимых грузов из российских портов в международные приходится на СПГ (59%) и нефть (24%) (**Рисунок 2.4**).

Рисунок 2.4 – Динамика импортно-экспортных и каботажных перевозок 2014-2020 гг. (в млн. тонн)[250]

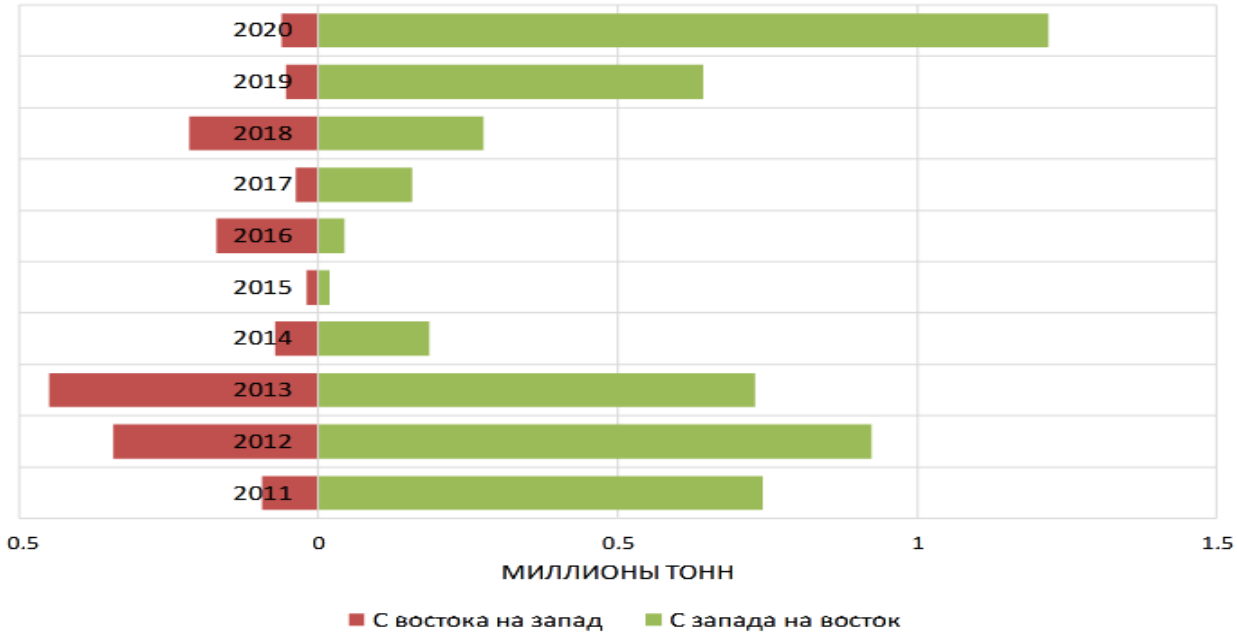


[249] Saul, J. В 2020 году по Северному морскому пути прошло рекордное количество судов. Текст : электронный // Усадьба Урсы : [сайт]. – URL: http://ursa-tm.ru/forum/index.php?/topic/371969-arctictoday-v-2020-godu-po-severnomu-morskomu-puti-proshlo-rekordnoe-kolichestvo-sudov/ (дата обращения: 01.03.2023).

[250] Северный морской путь. Итоги 2020 года. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

Согласно диаграмме, представленной на **рисунке 2.5**, статистика демонстрирует, что доминирующим в международных транзитных перевозках осталось направление с запада на восток, что по факту предполагает транзит товаров из Европы в страны Азии, но не исключает и потенциала развития обратного направления.

Рисунок 2.5 – Объем международных транзитных перевозок по СМП с востока на запад и с запада на восток 2011-2020 гг. (в млн. тонн)[251]

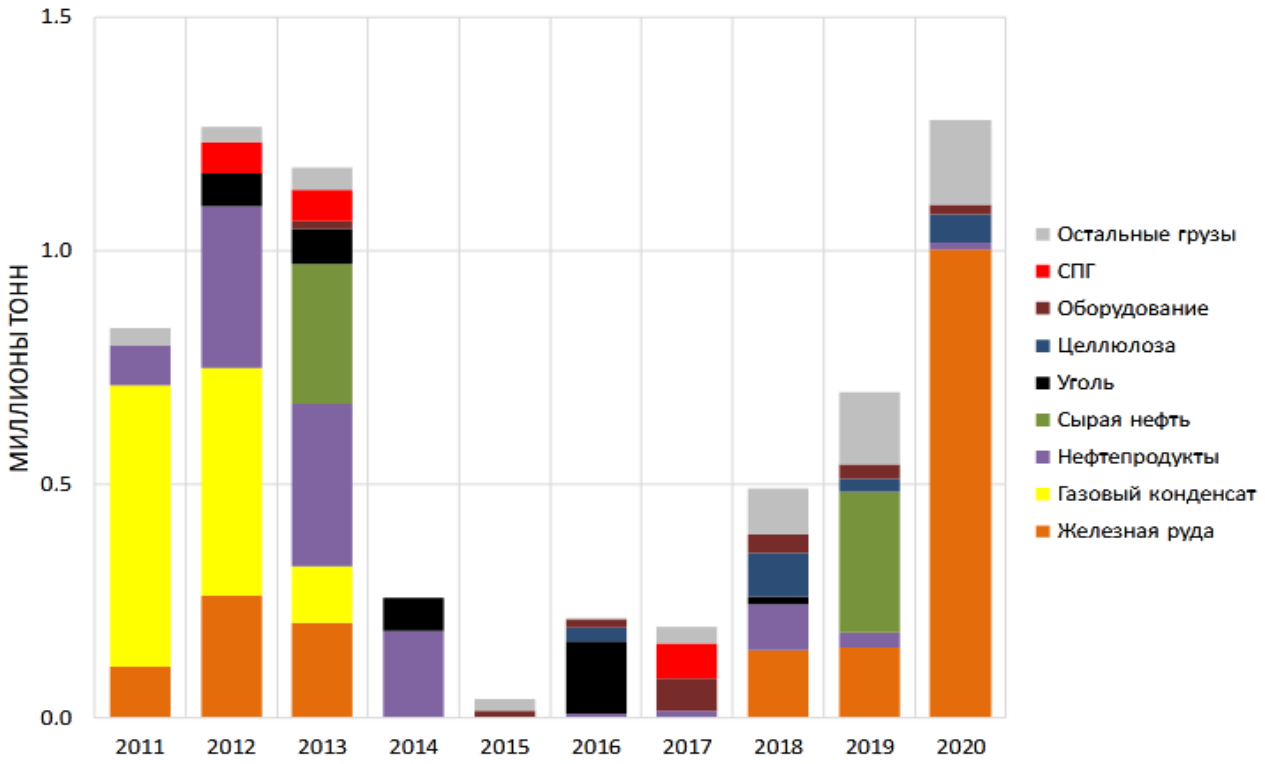


Общая динамика транзитных перевозок, а также причины диспропорции между его восточно-западным и западно-восточным направлениями становятся очевидны при рассмотрении еще одной гистограммы. В соответствии с ней легко проследить, что резко сократившийся в 2014 г. и практически сведенный к нулю транзит 2015 г. вновь был восстановлен и, как и в случае числа проведенных судов, несколько превысил рекордные показатели 2012-2013 гг.

[251] Северный морской путь. Итоги 2020 года. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

Также примечательно, что довлеющую часть транзита 2020 г. составила упоминавшаяся железная руда, закупавшаяся Китаем. Очевидно, что этот фактор обусловил столь значительное преимущество западно-восточного направления над обратным. Наглядная статистика представлена на **рисунке 2.6**.

Рисунок 2.6 – Транзитные перевозки по СМП по основным группам грузов 2011-2020 гг. (в млн. тонн)[252]



В целом можно говорить о том, что развитие СМП в рамках международной транспортной системы имеет ряд своих сложностей и стимулов, однако факт его значения в современной геоэкономике отрицать крайне сложно. На сегодняшний день Севморпуть имеет значительный потенциал востребованности и имеет возможности в дальнейшем составить конкуренцию другим транспортным коридорам. Этому способствуют не только приведенные экономические, но и широкий спектр политических факторов, которые различны для государств и

[252] Северный морской путь. Итоги 2020 года. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

регионов мира, однако в целом оказывают влияние на статус СМП в качестве транспортной коммуникации мирового значения.

Так, для Российской Федерации одним из главных геополитических вопросов выступает ее национальная безопасность. Актуальность этого вопроса обуславливается рядом исторических и современных факторов, традиционно рассматривающихся в рамках геополитической системы. К ним можно отнести сохранившиеся сложности XX века, в частности, такие как отмеченное противостояние между «западным миром» и многими «незападными» государствами, в число которых входит Россия, а также продолжающуюся борьбу за природные ресурсы, особенно актуальную в «богатом» арктическом регионе, хранящим, согласно исследованиям США, порядка 13% нефтяных запасов и 30% запасов природного газа[253]. Также важны запасы минеральных ресурсов: алмазов, золота, никеля, меди и многих других. На момент 2020 г. их общая стоимость оценивалась в 1,5-2 трлн. долл.[254]. Примечательно, что значительная их часть, а также порядка половины запасов нефти и газа приходится на Россию, а транспортировка будет проводиться преимущественно по СМП, опережающего упоминавшийся ранее СЗП по многим параметрам[255].

Кроме того, меняющаяся структура глобальной взаимозависимости предполагает активизацию государств, которые ранее не определялись как арктические, но в данный момент особенно нуждаются в СМП, выполняющего функцию международной транспортной коммуникации и обеспечивающим транзит их судов и грузов. Так, на сегодняшний день арктическими государствами, теми, которые входят в действующий с 1996 г. Арктический совет (АС) и, соответственно, имеют свои непосредственные интересы в арктической

---

[253] Кондратьев, В. Б. Минеральные ресурсы и будущее Арктики / В. Б. Кондратьев. – Текст : непосредственный // Горная промышленность. – 2020. – № 1. – С. 88.
[254] Там же.
[255] Lasserre, F. A Shared Arctic Ocean: The Development of Shipping Russia's Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada's Arctic Foreign Policy / F. Lasserre. – Text : direct // Conference: Russia’s Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada’s Arctic Foreign Policy. – 2018. DOI: 10.13140/RG.2.2.21129.49765.

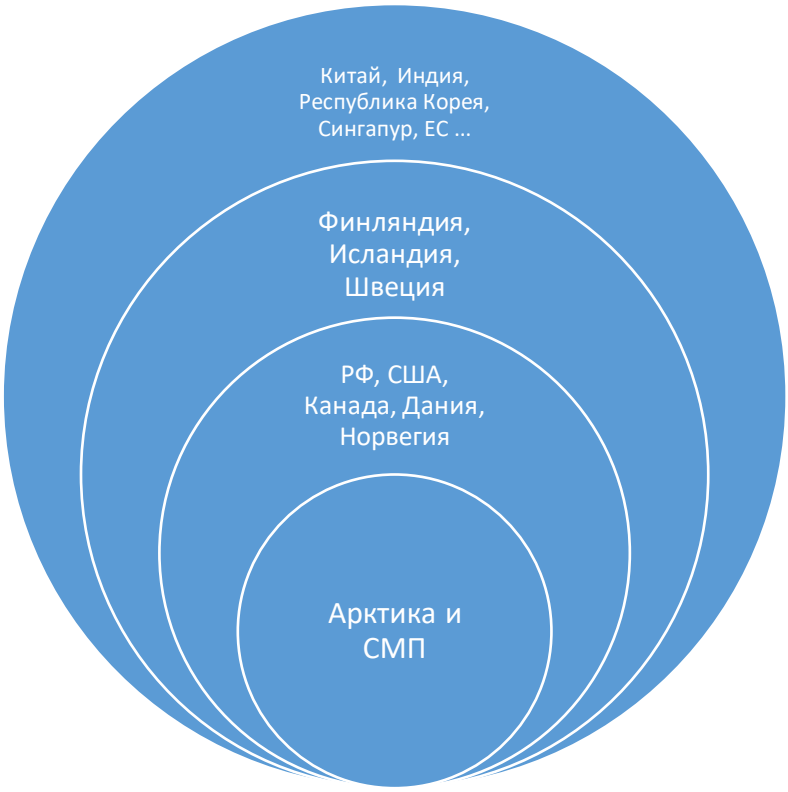
зоне, являются Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, Финляндия, Исландия и Швеция. Из них пять (РФ, США, Канада, Дания, Норвегия) имеют в Арктике свои прибрежные и островные территории, среди которых самой длинной береговой линией обладает Россия. Оставшиеся три (Финляндия, Исландия, Швеция) являются субарктическими, так как, не имея прямого выхода к Северному Ледовитому океану и, соответственно, права на шельф, они стремятся к повышению своего статуса в регионе. Кроме того, как пишут многие авторы, не меньшую заинтересованность в Арктике и своем присутствии в ней на данный момент проявляют такие внерегиональные субъекты как Китай, Индия, Республика Корея, Сингапур, ряд стран-членов ЕС и другие[256].

Следуя этой пространственной логике, общую иерархию международных субъектов, действующих в Арктике и, соответственно, заинтересованных в контроле над СМП, можно представить таким в виде иерархии (**Рисунок 2.7**). Помимо географической близости к Арктике, она демонстрирует, что интерес к этому региону проявляет значительное число различных по степени своего влияния субъектов, обладающих в этом контексте определенным коалиционным потенциалом.

---

[256] Фисенко А. И. Геополитические и транспортно-экономические аспекты развития Северного морского пути в России // Транспортное дело России. – 2013. – С. 235.
Лукин Ю. Ф. Великий передел Арктики. С. 91-154.
Трубицина О. П., Башкин В. Н. Геополитические вызовы российской Арктике при углеводородном освоении территории // Арктика и Север. – 2021. – N 43. С. 116.

Рисунок 2.7 – Иерархия государственных субъектов действующих в Арктике имеющих потенциал влияния на СМП[257]



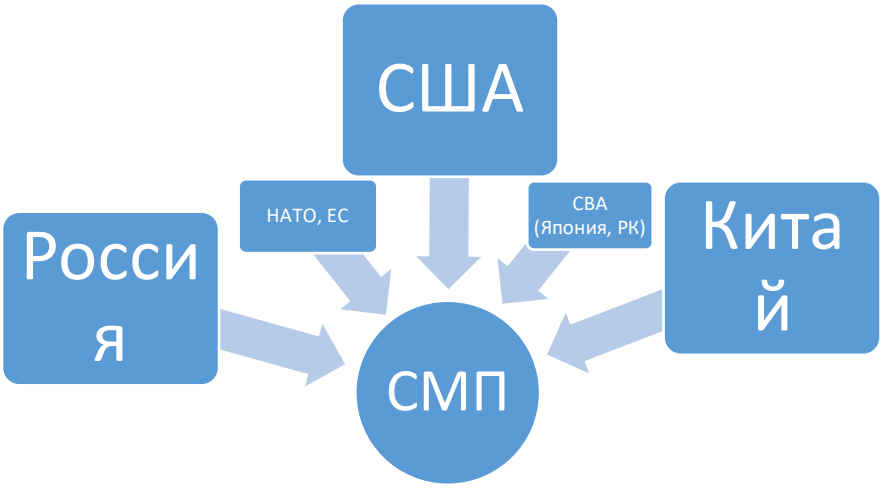
Наиболее полно реализацию этих показателей (влиятельности и коалиционности) отразил российский исследователь Ю. Ф. Лукин. В одной из своих работ он делит 21-но реализующее в Арктике свои интересы государство (являющееся членами и наблюдателями Арктического совета) на три группы субъектов, входящих: 1. в НАТО и ЕС; 2. в БРИКС и ШОС; 3. в Азиатско-Тихоокеанское сотрудничество (АТЭС)[258] (**Рисунок 2.8**).

---

[257] Bhagwat, J. Political-Geographical Determinants of International Cooperation in the Development of International Transport Corridors (NSR) / J. Bhagwat. – Text : direct // Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography – 2023. – p. 53. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-20620-7_5.

[258] Лукин, Ю. Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году: монография / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: ИД им. В. Н. Булатова САФУ, 2021. – С. 130-135. – Текст : непосредственный.

Рисунок 2.8 – Основные геополитические акторы, заинтересованные в СМП



Представленная градация позволяет значительно сузить круг государств, которые будучи арктическими субъектами в политическом, а не только пространственном контексте, стремятся к контролю над СМП. Это обусловлено их статусом мировых держав и, соответственно, доминирующим положением в названных организациях, а также их прямой заинтересованностью в СМП, как важном ресурсе в сфере глобальной экономики.

В нашем представлении, можно выделить три такие государства – это США, Китай и Россия.

Хотя исторически СМП является национальным транспортным маршрутом России, аналогично позиции, занятой Канадой в отношении Северо-Западного прохода, есть и другие заинтересованные субъекты из-за предложения России сделать его международным судоходным маршрутом и условий расширенного доступа из-за таяния морского льда[259]. В советское время этот вопрос не

[259] Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/ (дата обращения: 01.03.2023).
Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A. N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 292-296. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.

обсуждался, за исключением слабой попытки США в 1960-х гг., поскольку маршрут использовался только для внутренних целей, а не как международный судоходный маршрут[260]. Из представленной схемы видно, что мы не сводим всех заинтересованных в СМП субъектов исключительно к трем государствам. Говоря о Соединенных Штатах, стоит подразумевать широкий спектр союзных им государств, причем как европейских (и в целом государств НАТО), так и восточно-азиатских (Японию, Республику Корея и пр.). При этом упомянутые Япония, Республика Корея (РК) являются субъектами региона Северо-Восточной Азии, и, помимо интересов влиятельного союзника (США) имеют свои собственные, также влияющие на их арктическую политику и сближающие их с Китаем. КНР и Россия, в свою очередь, могут в определенных ситуациях использовать помощь других стран, а также взаимодействовать между собой в решении вопросов северного транзита.

Значимость СМП для США артикулирована в их «Арктической доктрине»[261], обозначающей весь арктический регион как пространство, самым непосредственным образом связанное с национальной безопасностью Соединенных Штатов. По мнению российского автора, В. И. Баронова, основная цель США заключается в «блокировании российского СМП»[262]. В военное время оно может означать физическую возможность блокирования выхода Северного флота ВМФ России в Тихий и Атлантический океаны. А в мирное время Севморпуть может служить важным средством давления на РФ, так как является ее важной внутренней коммуникацией, связывающей регионы и экономические подсистемы страны.

---

[260] Гудев, П. А. Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I / П. А. Гудев. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 149.

[261] National Strategy for the Arctic Region. – Text : electronic // The White House. – URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf (accessed: 01.03.2023).

[262] Баронов, В. И. Северный морской путь и принцип свободы мореплавания / В. И. Баронов. – Текст : непосредственный // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. – 2019. – № 2-2. – С. 51.

Одним из главных механизмов и поводов для такого давления на сегодняшний день является спор между РФ и США о международном или национальном статусе СМП. Его смысл сводится к определению Россией СМП в качестве своей национальной транспортной коммуникации и непризнании Соединенными Штатами этого статуса. Международная неурегулированность статуса СМП демонстрирует, что в современной геополитической системе он может быть использован в качестве важного ресурса, обостряющего имеющиеся противоречия. Кроме того, он обладает большой геополитической значимостью и для США (вместе со всем западным миром), способных с его помощью значительно ослабить РФ, и для самой России, связывающей с ним и международно-политические и экономические аспекты своего развития. Это предполагает сохранение ситуации противостояния между Западом и Россией, которое в связи с глобальностью потенциально негативных последствий, на сегодняшний день предполагается исследователями, в качестве сдержанного и достаточно условного.

Хотя многими исследователями было доказано, что СМП принесет пользу странам Северной Европы (Норвегия, Дания, Швеция и Финляндия), Германии и Нидерландам, и даже в некоторой степени Соединенному Королевству[263], эти страны не уделяли этому особого внимания в своих арктических стратегиях. Например, в стратегии Норвегии в разделе, посвященном инфраструктуре, транспорту и коммуникациям, нет ни единого упоминания о СМП[264]. То же самое относится и к Европейскому Союзу, чья арктическая политика, очевидно,

---

[263] Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R. R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – p. 2. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.
Lynch, A. H., Norchib, Ch. H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A. H. Lynch, Ch. H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – № 119 (26). – pp. 2-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

[264] Norway. The Norwegian Government's Arctic Policy. – Text : electronic // The Norwegian Government. – URL: https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/nord/arctic_strategy.pdf (accessed: 01.03.2023).

находится под влиянием партий зеленых и в значительной степени сосредоточена на окружающей среде и устойчивом развитии[265], что увеличивает его расхождение с членами Арктического совета, такими как Россия и Норвегия[266]. Это также может быть связано с их несогласием с российскими правилами проезда по СМП, что подтверждается значительной частью западные научной литературы связанной с СМП[267], даже несмотря на сходство с канадскими правилами в отношении Северо-Западного прохода.

Из-за западных санкций в отношении России после 2014 года транснациональные корпорации, сотрудничавшие с Россией в разработке ресурсов, вышли из проектов. Западные компании, обслуживающие инженерное оборудование ресурсных проектов, ушли в 2022 году. Российские компании медленно адаптируются к новым обстоятельствам[268]. Что касается неправительственных организаций, то всякое партнерство с Россией прекратилось после специальной военной операции в 2022 году. По нашему мнению, две последние категории акторов действуют в соответствии с геополитическими факторами и оказывают незначительное влияние на то, как поступают западные правительства.

Примером другой системы взаимоотношений с РФ можно считать политику, проводящуюся в отношении СМП государствами Северо-Восточной

---

[265] The European Union. The EU's Arctic Policy. – Text : electronic // The European External Action Service. – URL: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-arctic_en#10606 (accessed: 01.03.2023).

[266] Raspotnik, A., Stępień, A. The Arctic Institute. Ops, they did it again: The European Union's Arctic policy update. – Text : electronic // The Artic Institute. – URL: https://www.thearcticinstitute.org/oops-they-did-it-again-european-union-2021-arctic-policy-update/ (accessed: 01.03.2023).

[267] Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R. R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – pp. 1-6. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.
Lynch, A. H., Norchib, Ch. H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A. H. Lynch, Ch. H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – № 119 (26). – pp. 2-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

[268] Russian Enterprises in the Spring of 2022: Adapting to the New Wave of Sanctions and Views on the ESG Agenda / D. B. Kuvalina, Yu. V. Zinchenkoa, P. A. Lavrinenkoa, Sh. Sh. Ibragimova. – Text : direct // Studies on Russian Economic Development. – 2022. – Vol. 33, № 6. – pp. 697-706.

Азии (СВА), главным из которых, в контексте освоения Арктики, можно назвать Китай. Если отношения западных государств строятся на противостоянии и ослаблении российских прав в отношении СМП, то взаимодействие государств СВА можно в целом определять, как кооперацию и сотрудничество. Это, впрочем, не означает, что они не имеют своих, противоречащих РФ интересов в арктическом регионе и не оспаривают ее претензии на национальный статус СМП.

Так, одним из принципов арктической политики КНР является та же интернационализация арктического региона в целом и СМП, в частности, продвигающаяся и западными государствами. В этом ее поддерживает Япония, определяющая воды Северного Ледовитого океана в качестве общечеловеческого достояния. И, если в случае Японией, эти тезисы объясняются и союзническими отношениями с ЕС и США, а также ее постоянной конкуренцией с КНР, то интересы Китая обуславливаются его собственными, не возникающими под воздействием внешних факторов, принципами арктической политики.

Одной из главных концепций, определяющих китайское видение СМП, является стратегия ««Ледового Шелкового пути» (в некоторых исследованиях он именуется «Полярный Шелковый путь»)[269]. Интересно, что этим наименованием китайское руководство называет и СЗП, также важный для КНР в вопросах транзита своих товаров в другие регионы. В целом, основой этой концепции является тезис о том, что контроль над становящимся все более важным в XXI веке регионом Арктики в дальнейшем будет предполагать доминирование над мировой экономикой. Из этого глобального видения следуют прикладные принципы, нашедшие свое отражение в опубликованном в 2018 г. документе

---

[269] Biedermann, R. Exploring Sino-Russian-Nordics triangular relations: complex balancing along the Polar Silk Road / R. Biedermann. – Text : direct // Journal of Contemporary European Studies. – 2021. – № 3. – p. 8.
Колзина, А. Л., Мундубаева, А. А. «Полярный Шелковый Путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР / А. Л. Колзина, А. А. Мундубаева. – Текст : непосредственный // Вестник Удмуртского Университета Социология. Политология Международные отношения. – 2020. – Т. 4, № 2. – С. 191-192.

«Китайская арктическая политика»[270]. Одним из ее важных следствий стало включение арктического направления китайской политики в инициативу «Один пояс – один путь».

Как уже отмечалось в первой главе, общий смысл этой инициативы заключается в улучшении и формировании торговых маршрутов, связывающих КНР со странами всего мира. СМП в рамках реализации этой цели обладает особым значением. Его использование в качестве международной магистрали позволит защитить КНР от ряда политических и экономических угроз, которым она подвергается, при использовании Малакка-Суэцкого маршрута. Но даже в случае реализующегося на сегодняшний день контроля над СМП со стороны России, он остается выгоден Китаю. Так как при сохранении действующих союзнических отношениях между КНР и РФ в Арктике, она во многом будет обеспечивать безопасность китайского транзита и получения Китаем первостепенно необходимых для него ресурсов.

Таким образом, для КНР СМП является одновременно политическим и экономическим ресурсом. Он может обеспечить большую, чем при использовании южных маршрутов безопасность и независимость от других влиятельных мировых держав (кроме России). А также, при реализации технического и инфраструктурного развития СМП, проводящегося в данный момент с помощью китайских инвестиций, он сможет обеспечить реальное воплощение идеи «Северного шелкового пути» и еще сильнее чем сейчас свяжет страны торговыми отношениями с Китаем.

Можно отметь, что названные преимущества СМП могут быть важны не только для Китая, но и всех государств СВА в целом. В своей работе коллектив российских авторов приводит список причин значимости морских арктических перевозок для стран этого региона, таких как меньшая протяженность,

---

[270] China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China from 26.01.2018. – Text : electronic // The State Council. The People's Republic of China. – URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed: 01.03.2023).

политическая и энергетическая безопасность и пр.[271]. Очевидно, что эти причины заинтересованности в СМП стран Азии, отчасти присущи и западным государствам (Европе). Так, ряд исследователей из Китая приводит близкие по своему содержанию группы факторов, в целом (не зависимо от страны и региона) обуславливающих развитие СМП. К ним относятся: природные условия, коммерческие затраты, сервисная поддержка и политическая конъюнктура[272]. А их корейские коллеги путем проведения факторного анализа, позволившего сравнить выгоды, получаемыми при развитии СМП четырьмя европейскими государствами и тремя азиатскими пришли к важному выводу, что наибольшую пользу он принесет, как европейской стране (среди выбранных, это Нидерланды) и одной азиатской (Японии)[273]. Таким образом, ни один из регионов не является в большей или меньшей степени заинтересован в СМП, для каждого актуален свой набор факторов.

Ключевое различие между западными и восточными арктическими акторами находится в области геополитики, в частности во взаимоотношениях с РФ. Азиатские государства ориентированы на формирование своего «международного» «Северного шелкового пути», основанного на сотрудничестве с Россией. Западные государства, напротив, склонны к демонстрирующейся конфронтации с целью дестабилизации России[274], особенно после Крыма в 2014

---

[271] Абукова, Л. А., Дмитриевский, А. Н., Мастепанов, А. М. Северный морской путь как фактор развития экономической интеграции в Северо-Восточной Азии / Л. А. Абукова, А. Н. Дмитриевский, А. М. Мастепанов. – Текст : непосредственный // Актуальные проблемы нефти и газа. – 2017. – № 3 (18). – С. 7-8.

[272] Key barriers to the commercial use of the Northern Sea Route: View from China with a fuzzy DEMATEL approach / Z. Wan, A. Nice, J. Chen, J. Ge, C. Zhang, Q. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Vol. 208. – pp. 2-4. – DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105630.

[273] Sur, J. M., Kim, D. J. Multi criteria evaluation of beneficial effect of commercializing Northern Sea Route on Europe and Asia countries / J. M. Sur, D. J. Kim. – Text : direct // The Asian Journal of Shipping and Logistics. – 2020. – № 36 (4). – pp. 7-9.

[274] Overextending and Unbalancing Russia. Assessing the Impact of Cost Imposing Options / J. Dobbins [and others]. – Text : electronic // Rand Corporation : [website]. – URL: https://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB10014.html (accessed: 01.03.2023).

г., что служит одним из элементов их геополитической стратегии расширения своего влияния.

Геоэкономическим фактором «западной и восточной» значимости СМП является его статус трансграничного транспортного коридора ЕАЭС, находящегося между Европой и Азией, в центре Евразийского континента. Это особое положение ставит перед ЕАЭС задачу переориентации части перевозимых между западным и восточным глобальными рынками на перевозки по относящейся к Союзу территории. В связи с приводившимися выше показателями (продолжительности, времени, определенным финансовым выгодам, потенциалу развития) СМП играет в ее решении ключевую роль. Так, порядка 98% поставок из Европы в Азию и обратно, реализуются именно с помощью морского транспорта. Кроме того, промышленное производство Китая сосредоточено именно в его северо-западных и центральных провинциях, в результате чего, транспортировка произведенной продукции в восточные морские порты страны становится долговременной и финансово затратной[275]. Это также способствует переориентации китайского транзита в Европу на территорию ЕАЭС.

В целом важное экономико-географическое положение этого Союза, связывающего такие центральные экономические регионы как АТР, ЕС и КНР, вынуждает его формировать транспортные коммуникации, прочно интегрированные в мировую транспортную систему, что также повышает статус СМП и делает его магистралью евразийского значения, которая в будущем может приобрести мировое значение.

В этом контексте отметим, что для России СМП также важен, как в качестве внутренней, так и транзитной международной магистрали. Ее геополитические контексты (вопрос безопасности, пространственной переориентации и повышения

---

[275] Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов». – Текст : электронный // Евразийская экономическая комиссия : [сайт]. – URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php (дата обращения: 01.03.2023).

международного статуса) были нами отмечены. К ним можно добавить и другие, такие как глобальная экономика и информационная система.

Информационная система важна в связи с тем, что в XXI веке важным ресурсом является способность доминирующих международных субъектов формировать глобальную информационную повестку, в рамках которой создаются дискурсы, определяемые как значимые для всего мирового сообщества, и предлагается их определенная интерпретация. В контексте российской политики в отношении СМП этот ресурс также используется западными государствами для давления на РФ.

Примером такого давления на сегодняшний день выступает экологическая тематика, которая при ее связывании с проблемой таяния льдов и уникальности арктического региона, дает возможность для обвинения России в формировании глобальной экологической угрозы[276]. Решение этого вопроса определяется международными организациями в рамках таких мер, как «жесткие ограничения на разведку новых месторождений, добычу полезных ископаемых и использование СМП»[277], а также разделение контроля над ним между рядом международных субъектов. Таким образом, не только сам СМП, но и информация о нем выступает в качестве ресурса, способного формировать геополитический образ государства и выступать дополнительным источником для давления на принимаемые его руководством политические решения.

Геоэкономические аспекты СМП для России также очевидны. В третьей главе будут охарактеризованы те международные проекты, которые реализуются на сегодняшний день РФ с КНР и рядом других государств, по развитию

---

[276] Whitehouse, D. Russian Northern Sea Route opening raises dangers of Arctic environment disaster / D. Whitehouse. – Text : electronic // Disruption Banking : [website]. – URL: https://www.disruptionbanking.com/2021/07/22/russian-northern-sea-route-opening-raises-dangers-of-arctic-environment-disaster/ (accessed: 01.03.2023).

[277] Открытие зимнего маршрута по СМП как повод для геополитического конфликта. – Текст : электронный // Яндекс. Дзен : [сайт]. – URL: https://dzen.ru/media/sevmorput/otkrytie-zimnego-marshruta-po-smp-kak-povod-dlia-geopoliticheskogo-konflikta-60641665f57165397e092d8c (дата обращения: 01.03.202).

инфраструктуры Севморпути. Помимо самого СМП они могут служить основой развития и модернизации регионов российского Севера и обеспечить технологическое, промышленное, транспортное развитие страны.

Однако, развиваемый и на основе бюджета РФ СМП имеет большую потенциальную экономическую ценность, так как в условиях быстрого таяния льдов становится намного более доступным кратчайшим морским путем, соединяющим Европу и Азию. Таким образом, даже функционируя в режиме международных притязаний, он может принести России значительные ресурсы. Это же касается и транзита природных ресурсов и продукции самой России и ее северных регионов за рубеж[278]. Таким образом, при отмеченной в начале параграфа оспариваемой рядом исследователей рентабельности СМП, его геоэкономический потенциал для РФ не менее важен, чем геополитический. Хотя, в международных, а не национальных масштабах, он работает скорее на перспективу, чем на сегодняшний день.

Подводя итоги рассмотрения геополитического и геоэкономического значения Северного морского пути как части международной транспортной системы отметим, что на сегодняшний день его статус можно оценивать как значительный, несмотря на влияние событий в Украине в 2022 году, которые будут подробно рассмотрены в главе 3. В сфере международной политики это обусловлено ситуацией противостояния западного (США, ЕС) и «не западного» (Россия, Китай) геополитических блоков, а также ряда балансирующих между ними субъектов. Во внешней политике этих государств СМП играет роль важного геополитического ресурса. Контроль над ним обеспечит возрастание военно-политической мощи страны и, соответственно, ослабление геополитического влияния конкурентов.

---

[278] Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – p. 222. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

Не менее значимыми являются геоэкономические аспекты эксплуатации СМП. На сегодняшний день контроль над ним способен обеспечить доступ и выгодную для страны транспортировку природных ресурсов Арктики, обеспечить потенциально безопасный и выгодный международный транзит и в целом реализовать эффективное включение государства в международную транспортную систему, а также сформировать перспективную, в контексте происходящих климатических изменений, альтернативу СЗП и южным транспортным коридорам в будущем.

Все это обуславливает перспективы увеличения геополитического влияния России, на сегодняшний день являющейся субъектом, осуществляющим над СМП государственный контроль. Развитие национальных и включающих иностранные инвестиции проектов, использование СМП как важной составляющей государственной безопасности, промышленного, энергетического, транспортного и пр. приведет к более быстрому развитию страны, обеспечивая усиление ее внутренних ресурсов и повышение международного статуса в современной геополитической системе.

2.2 Организационная структура государственной политики по развитию СМП

Охарактеризованные ранее этапы политики по развитию СМП, проводившейся в СССР, а также обоснование его актуальной геополитической и геоэкономической значимости предполагают новый этап рассмотрения государственной политики в сфере развития Севморпути. Он включает анализ структурно-правовых, а также процессуальных аспектов этой политики. В данном параграфе будет определена организационная структура государственной политики, направленная на развитие СМП.

Как было установлено выше, СМП является национальной транспортной коммуникацией Российской Федерации. Соответственно, в дальнейшем будет рассматриваться государственная политика России, так как, очевидно, что именно

РФ реализует структурированный комплекс политических мер по развитию СМП. Остальные государства современного мира также могут быть заинтересованы в его развитии и установлении контроля над этой коммуникацией. Однако проводить полный комплекс государственно-управленческих мер и реализовывать их на разных уровнях политики может на сегодняшний день именно Российская Федерация.

Помимо обозначения главного субъекта, реализующего государственную политику в отношении развития СМП – российское государство, определяемое в самом широком смысле этого понятия и включающее в себя иерархию субъектов разного уровня влияния (органов центральной и региональной власти, государственных корпораций и пр.), стоит определить понятие организационной структуры государственной политики, которую мы будем рассматривать.

Так, под структурой государственного управления Л.В. Сморгунов понимает «внутренне присущий системе способ связей и отношений частей (компонентов системы), порождающих и воспроизводящих его целостность, стабильность и устойчивость в среде, качественную и количественную определенность»[279]. Таким образом, по мнению автора, структура определенным образом объединяет компоненты и элементы системы. К ним Л.В. Сморгунов относит институты государственного управления, государственных служащих, их деятельность, процессы осуществления управленческих функций, их технологии, а также управленческие отношения и связи, которые возникают при этом. Исходя из такого понимания, организационная структура государственной политики представляет собой определенную взаимозависимую совокупность субъектов, которые ее реализуют, отражающую порядок и иерархию взаимодействия между ними, и включающую их функциональные, целевые и пр.установки.

Этому определению соответствует понятие организационной структуры государственного управления, которое формулируют В. П. Егоров и А. В.

[279] Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы / под ред. Л. В. Сморгунова. – С. 28. – Текст : непосредственный.

Слиньков, определяющие его в качестве «особого государственно-правового явления, обусловленного общественно-политической природой, социально-функциональной ролью, целями и содержанием государственного управления в обществе»[280]. Авторы отмечают, что ее системообразующим элементом является тот государственный орган, который непосредственно осуществляет государственно-управленческое воздействие.

Таким образом, характеризуя организационную структуру политики российского государства по развитию СМП, представляется необходимым обозначить такие ее составляющие:

- субъекты, которые согласно программно-стратегическим документам РФ реализуют эту политику;
- иерархия субъектов, отражающая их взаимозависимость и степень влияния на политику;
- функции и задачи субъектов, которые объединяясь, формируют единую целевую установку и динамику взаимосвязей всей структуры государственной политики по развитию СМП.

Характеризуя первый пункт, субъектов обозначенной структуры, стоит отметить, что в нее входят как государственные институты разных уровней, так и организации, формально или реально не относящиеся к структуре государственного управления. Одним из вариантов получения их «списка» является анализ документа «План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года»[281] (далее – План-2019), утвержденный Правительством РФ 21.12.2019 г. В нем представлены «ответственные исполнители» за развитие обозначенной инфраструктуры. Очевидно, что этот

---

[280] Егоров, В. П. Современная организация государственных учреждений России: учеб. пособие / В. П. Егоров, А. В. Слиньков. – Москва: Юридический институт МИИТ, 2016. – С. 11-13. – Текст : непосредственный.

[281] Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023).

документ носит максимально прикладной характер и не может отражать всего многообразия влияющих на развитие СМП субъектов. Однако и его контент крайне важен, так как демонстрирует наиболее актуальную ситуацию распределения, определяемой Правительством РФ ответственности за реализацию в отношении политики Севморпути. Кроме того, в нем можно проследить ситуацию соподчинения субъектов и их доминирования или, напротив, минимальной представленности в выполнении мероприятий, указанных в Плане.

О фундаментальной роли этого документа пишет и Ю. Ф. Лукин, отмечая: «… это не обычный отраслевой план, разработанный Госкорпорацией «Росатом» под свои ведомственные задачи, а по сути своей общенациональный межотраслевой проект развития Севморпути, нацеленный на долговременную эволюцию российской Арктики с гарантированными инвестициями»[282]. Причину, на основе которой именно Росатом выделен автором в качестве ключевого субъекта мы обозначим ниже.

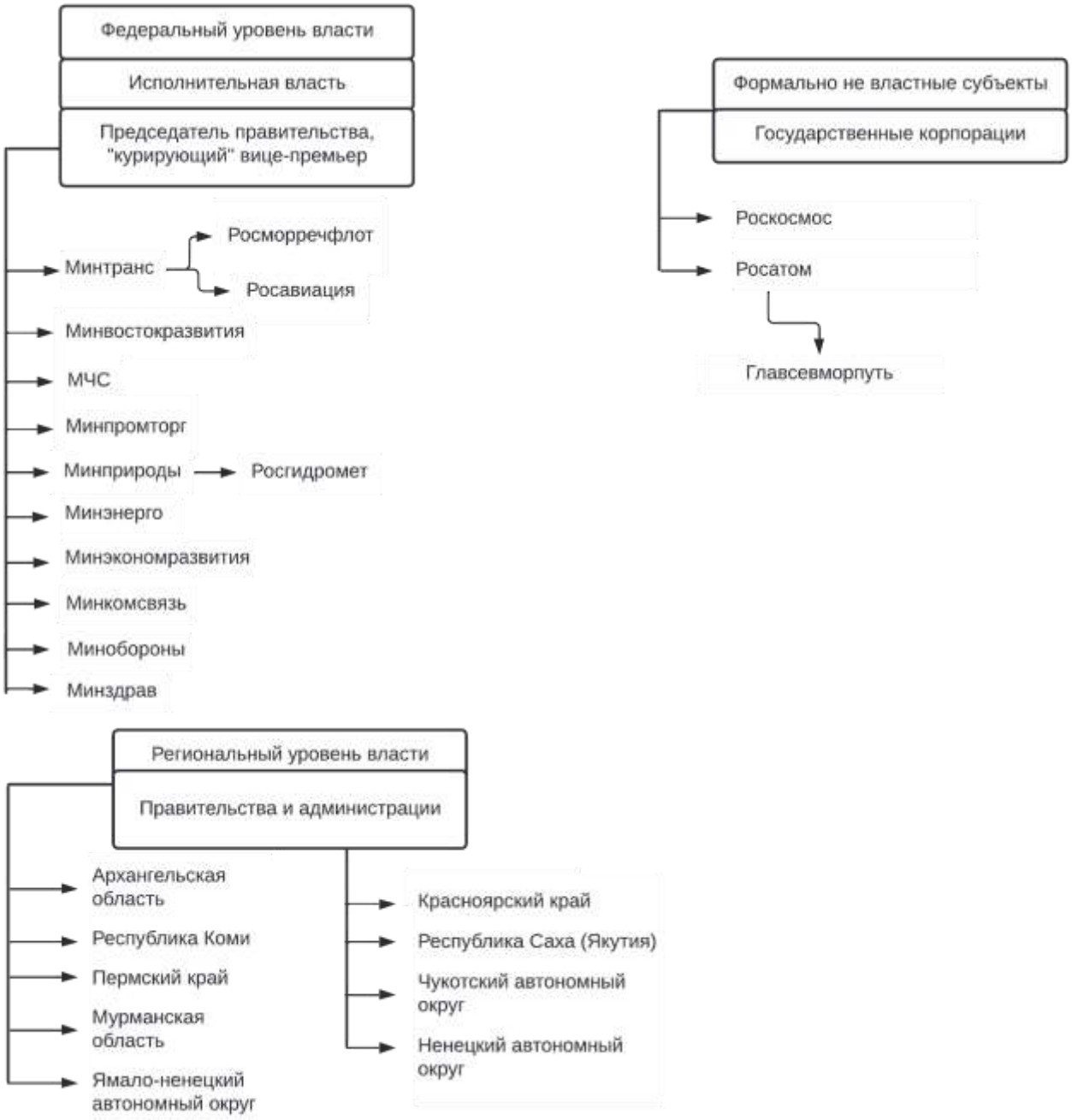
Здесь отметим, что согласно Плану, всеми субъектами реализации государственной политики развитию СМП являются Министерства (Минвостокразвития, Минтранс, Минэконмразвития, Минобороны, Минпромторг, Минприроды, Минкомсвязь, МЧС РФ и пр.), подчиненные им ведомства (Росморречфлот, Росавиация, Росгидромет), региональные правительства и администрации (Архангельской области, Республики Коми, Пермского края, Мурманской области, Ямало-Ненецкого автономного округа, Красноярского края и пр.) и государственные корпорации (Росатом, Роскосмос).

В целом иерархию названных субъектов можно представить следующим образом (**Рисунок 2.9**).

---

[282] Лукин, Ю. Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году: монография / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: ИД им. В. Н. Булатова САФУ, 2021. – С. 50. – Текст : непосредственный.

Рисунок 2.9 – Иерархия субъектов развития инфраструктуры СМП согласно «Плану развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года»[283]



[283] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

Из представленной иерархии видно, что ответственность за реализацию политики по развитию инфраструктуры СМП распределена на два уровня: федеральный и региональный. Субъекты каждого из этих уровней многочисленны и неоднократно упоминаются в плане. При этом, обращаясь к мероприятиям, ответственными исполнителями которых назначены региональные акторы (правительства и администрации) легко заметить, что им отводится вторичная роль, уступающая федеральным. Это находит свое выражение как в числе мероприятий с их участием (десять из 84-х имеющихся в плане), в содержании этих мероприятий (как правило, заключаются в анализе, оценке, подготовке предложений, формировании перечня проектов и т.д.), а также в том факте, что ответственность за реализацию любого мероприятия с участием региональных субъектов всегда разделена как минимум с одним федеральным, очевидно, призванным осуществлять функции аккумулирования и контроля.

Однако, не менее важным является тот факт, что региональные субъекты в целом присутствуют в Плане и могут оказывать определенное влияние на политику в отношении СМП, в том числе на ее перспективное планирование. Одним из примеров их стремления оказывать такое влияние может служить сформулированное весной 2021 г. пятью губернаторами предложение о расширении СМП «от Петербурга до Владивостока»[284]. В дальнейшем это предложение было отклонено, что во многом было обусловлено международными последствиями, которые такое решение могло повлечь за собой, а также сменой государственной стратегии в отношении СМП и ориентировании его на внутренний транзит. Однако сам факт предложения значим в контексте определения влияющих на политику развития СМП субъектов. Очевидно, что региональные власти стремятся принимать в ней участие, но не могут определять результаты итоговых государственных решений.

---

[284] Бурмистрова, С., Подобедова, Л. Губернаторы предложили расширить Севморпуть от Петербурга до Владивостока / С. Бурмистрова, Л. Подобедова. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/business/31/03/2021/60630b3e9a79478dd10d80cf (дата обращения: 01.03.2023).

Степень влияния на эту политику представленных на схеме федеральных министерств также не равна. В рамках представленной нами иерархии, они расположены по степени упоминания каждого из них в мероприятия по развитию СМП. Так, предсказуемым лидером по участию в выполнении мероприятий Плана является Минтранс, упоминающийся в 27-ми из них. Также стоит учитывать, что за ряд мероприятий без упоминания Минтранса ответственны Росморречфлот (7 самостоятельных упоминаний, а значит и самостоятельного выполнения мероприятий) и Росавиация (4 аналогичных упоминания), являющиеся департаментами в структуре транспортного министерства России. Таким образом, порядка трети мероприятий предполагает участие и контроль со стороны именно Минтранса.

Второе, также значительно опережающее остальные министерства место в нашей условной иерархии занимает Минвостокразвития (21 упоминание в мероприятиях). Его значимость обосновывается региональной ориентированностью политики СМП. А также тем фактом, что оно является министерством относительно новым и включившим арктический регион в результате общей трансформации государственной политики по СМП. Вице-премьер, курирующий развитие инфраструктуры СМП, также отвечает и за государственную политику в области комплексного социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации[285]. Таким образом, можно сказать, что существует некоторое дублирование функций, но другая точка зрения заключается в том, что эта роль руководства и мониторинга, поскольку вице-премьер в первую очередь отвечает за развитие российского Дальнего Востока. Однако это характерно для российского правительства, где премьер-министру помогают вице-премьеры. Высшими государственными институтами было реализовано стратегическое определение значимости СМП и его внутренне-

[285] Распределение обязанностей между вице-премьерами. – Текст : электронный // Портал Правительства России : [сайт]. – URL: http://government.ru/gov/responsibilities/ (дата обращения: 01.03.2023).

государственной ориентации, которая произошла после 2014 г. и связанных с ним событий (международных санкций, которые создали множество ограничений для международной деятельности РФ, в том числе, резкое сокращение международного транзитного трафика по СМП). Все это привело к необходимости Минвостокразвития демонстрировать свою активность и брать ответственность за значительную (порядка четверти) мероприятий по развитию СМП.

Упоминания остальных министерств не столь многочисленны и варьируются от десяти у МЧС, девяти – Минпромторг, семи у Минприроды (к которому можно добавить одно самостоятельное мероприятие у Росгидромет) и Минэнерго, шести у Минэкономразвития, до двух у Минкомсвязи и одного у каждого Минздрава и Минобороны. Очевидно, возглавляющие этот список министерства обладают большим потенциалом влияния, чем те, которые его завершают. Это не отрицает возможности другого, не обусловленного исполнительной федеральной властью, лоббистского влияния связанных с ними групп российской элиты. Например, норвежский исследователь А. Му в своей работе, обосновывает интерес и значительное участие в стратегической политике СМП военных, очевидно, не связывающих свое воздействие только с Минобороны[286]. А австралийская исследовательница Э. Бьюкенен характеризуя основных субъектов, обеспечивающих стратегическое планирование развития СМП пишет о «министерствах, ведомствах и отдельных лицах», которых в дальнейшем поименно называет в своей статье[287].

Переходя к категории не властных субъектов, отметим, что в рамках нашей схемы к ним были отнесены два фундаментальных для российской экономики и политики института, такие как государственные корпорации: Росатом и

[286] Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – p. 211. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

[287] Buchanan, E. The overhaul of Russian strategic planning for the Arctic Zone to 2035 / E. Buchanan. – Text : electronic // NATO Defense College : [website]. – URL: https://www.ndc.nato.int/research/research.php?icode=641 (accessed: 01.03.2023).

Роскосмос. Отметим, что их вынесение за рамки институтов российской власти в определенной степени противоречит видению А.А. Сергунина и В.Н. Конышева, которые в своей статье перечисляют их в общем списке властных субъектов, действующих наряду с министерствами исполнительной власти России. Причиной нашего несогласия является определение государственных корпораций, которое дается им в Федеральном законе «О некоммерческих организациях»[288]. Согласно ему, госкорпорация- это «не имеющая членства некоммерческая организация, учрежденная Российской Федерацией на основе имущественного взноса и созданная для осуществления социальных, управленческих или иных общественно полезных функций»[289]. Таким образом, к органам какой-либо ветви и уровня власти она не относится и приравниваться к министерству по набору своих действий и функций не может.

С другой стороны, нами обозначен ее формально (а не практически) «негосударственный» статус, так как согласно тому же закону, создавались госкорпорации на основе имущественного взноса российского государства и, имея формальную независимость, они во многом связаны с принимаемыми государством решениями и формируемыми им стратегиям развития определенных отраслей и сегментов экономики России[290].

Еще большую государственную включенность госкорпораций отражает не их определенные законодательством основания, а реальная практика принятия решений в современной российской политической системе. Ее субъектное отражение можно найти в докладах «Политбюро 2.0»[291]. Одним из важных

---

[288] Федеральный закон РФ от 12 января 1996 № 7-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 января 2019 г.). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8824/933187ac22e14635e1e3ba1c5d5ca118bca5b17d/ (дата обращения: 01.03.2023).

[289] Там же.

[290] Федеральный закон РФ от 1 января 2007 г. № 317-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 декабря 2007 г.) (ред. от 14 июля 2022). – Текст : электронный // АО «Кодекс» : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902074550 (дата обращения: 01.03.2023).

[291] Аналитика. – Текст : электронный // Коммуникационный Холдинг Минченко Консалтинг : [сайт]. – URL: https://minchenko.ru/analitika/ (дата обращения: 01.03.2023).

тезисов последнего доклада, опубликованного в 2019 г., является утверждение о том, что Ю. В. Ковальчук входит в ближайший круг (так называемое «политбюро 2.0») Главы российского государства, а «группа Ковальчуков» (в которую помимо Ю. В. Ковальчука входит его сын, Б. Ю. Ковальчук, исполнявший обязанности заместителя гендиректора по развитию Росатома), в свою очередь, «курирует госкорпорацию Росатом»[292]. Тот факт, что эта ситуация не уникальна и касается не только Росатома подтверждает стабильное присутствие в этом же ближайшем управленческом круге главы другой влиятельной госкорпорации Ростех, С. В. Чемезова.

Кроме того, ряд академических исследований также описывает особую роль государственных корпораций в российской политической системе, определяя их в качестве системообразующих и стабилизирующих институтов государства, выполняющих намного более фундаментальные функции, чем обозначенные социальные, управленческие и пр.[293]. Фактически, именно госкорпорации на сегодняшний день определяют ключевые векторы развития целых отраслей и секторов российской экономики и обладают необходимым для этого политическим ресурсом влияния на высшие властные институты РФ, реализуя, в свою очередь, централизованный принцип осуществления политики в российском государстве.

---

[292] Политбюро 2.0 и антиистеблишментная волна. – Текст : электронный // Коммуникационный Холдинг Минченко Консалтинг : [сайт]. – URL: https://minchenko.ru/netcat_files/userfiles/PB_2.0_I_ANTIISTEBLIShMENTNAYa_VOLNA_04.06.19_LAST.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[293] Идрисов, Г. И. Промышленная политика России в современных условиях / Г. И. Идрисов. – Москва: Изд-во Ин-та Гайдара, 2016. – С. 26-28, 41, 111-112. – Текст : непосредственный.

Крекотнев, С. Н. Государственная промышленная политика современной России: общенациональный и региональный аспекты : специальность 23.00.02 «Политические институты, процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Крекотнев Сергей Николаевич; Москвоский государственный университет путей сообщения. – Москва, 2011. – С. 11-12. – Текст : непосредственный.

Кинякин, А. А. Проблемы взаимоотношения власти и бизнеса в современной России / А. А. Кинякин. – Москва, 2008. – С. 105, 174, 178. – Текст : непосредственный.

В контексте предложенной иерархии это обосновывает их статус отделенных от органов государственной власти «не властных» субъектов. При этом их «самостоятельность» является достаточно формальной, так как степень включения в процесс принятия политических решений и лоббистского влияния на них можно оценивать как крайне высокую. Во властной иерархии России они могут конкурировать с профильными министерствами и ведомствами в принятии стратегически важных решений, в том числе таких как развитие СМП и его инфраструктуры (в частности, строительство ледокольного флота и пр.). Это обосновывает схематическое расположение этих субъектов на одном уровне с федеральными, а не региональными органами власти.

Число мероприятий, выполняемых согласно Плану с участием госкорпораций, также подтверждает их значимость. В первую очередь это касается ГК Росатом, ответственной в общей сложности за реализацию 55-ти мероприятий, составляющих порядка двух третей от их общего числа. Причем 16-ть мероприятий Росатом реализует самостоятельно, без участия других субъектов. Каждый из этих показателей существенно превышает аналогичные, указанные выше для министерств. Для Роскосмоса эти показатели ниже. Они выражаются в семи мероприятиях, среди которых на два эта госкорпорация имеет монопольное право и несет за него ответственность.

Помимо количественных показателей, значимость госкорпораций находит свое отражение в содержании мероприятий, которые они реализуют. Так, Росатом обозначен единственным ответственным субъектом в двух крупных блоках мероприятий: по «развитию навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в акватории СМП»[294] и по «развитию ледокольного флота»[295]. В разработанном плане от 01.08.2022 г. также говорится, что главное управление

---

[294] Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023).
[295] Там же.

СМП создано под руководством Росатома[296]. Вице-премьер Александр Новак, кто отвечает за технические вопросы, касающиеся энергетики, а также функционирования «Росатома», заявил, что Главсевморпуть, в состав которого входит Штаб морских операций, обеспечит безопасность судоходства по маршрутам СМП, стабильную доставку северных грузов в различные арктические регионы, а также будет стремиться привлечь дополнительных новых транзитных грузоперевозчиков. Эта задача была поставлена Президентом Российской Федерации в июне 2022 года с учетом возросших задач по организации интенсивного судоходства, обеспечению безопасности и эффективности судоходства всех судовладельцев в акватории СМП[297]. Планируется, что к концу 2024 года Северный морской путь должен работать круглогодично. Федеральное государственное бюджетное учреждение "Главсевморпуть" начало свою деятельность в год 90-летия советского Главного управления Северного морского пути, которое было создано в 1932 году для народно-хозяйственного освоения Арктики и обеспечения судоходства по Северному морскому пути. Однако, по мнению иностранного исследователя, эта организация была создана в качестве реакции на чрезвычайную ситуацию, произошедшую в ноябре-декабре 2021 года, когда 24 судна застряли во льдах в различных точках СМП[298]. Это потребовало пересмотра существующего механизма мониторинга безопасности судоходства и, следовательно, вышеупомянутое изменение было внесено с целью улучшения координации. Эта дополнительная ответственность потребует наличия

---

[296] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[297] В Росатоме создано Главное управление Северного морского пути. – Текст : электронный // Информационное агентство AK&M : [сайт]. – URL: https://www.akm.ru/press/v_rosatome_sozdano_glavnoe_upravlenie_severnogo_morskogo_puti/ (дата обращения: 01.03.2023).

[298] Arctic Shipping Routes: Russia's challenges and uncertainties. – Text : electronic // Barents Observer : [website]. – URL: https://thebarentsobserver.com/en/opinions/2022/08/arctic-shipping-routes-russias-challenges-and-uncertainties (accessed: 01.03.2023).

адекватных специалистов для выполнения этой функции. Можно отметить, что "Росатом" не имел никакого отношения к судоходству и навигации до 2019 года.

Роскосмос, в соответствии со своей отраслью деятельности, отвечает за производство и вывод на орбиту космических аппаратов и пр. Таким образом, государственные корпорации являются доминирующими субъектами политики по развитию СМП, в определенных сегментах, вытесняя из нее органы исполнительной власти РФ.

Представленная иерархия позволяет достаточно подробно, вплоть до определенного Министерства и подчиненного ему ведомства, а также конкретного региона определить субъектов, которые участвуют в политике по развитию СМП. Кроме того, она отражает вес каждого из них в реализующейся политике и позволяет сделать выводы о том, что на сегодняшний день развитие Севморпути является вопросом федерального значения, ключевую роль в котором играют определенные политические органы (Минтранс и несколько меньше Минвостокразвития) и политико-экономические крупные субъекты, такие как ГК Росатом (отчасти Роскосмос), которые имеют возможности лоббировать свои интересы в политической элите России. Однако этот высший уровень принятия решений по стратегическому развитию СМП демонстрирует и тот факт, что сводить связанную с ним политику только к исполнительным (и региональным) институтам власти, а также госкорпорациям нельзя. Очевидно, что спектр вовлеченных в принятие соответствующих решений шире и должен включать и других субъектов социально-политических отношений.

Такую более общую картину субъектного участия в политике по развитию СМП представляют в своих работах упоминавшиеся выше А. Му, Э. Бьюкенен, А. А. Сергунин, В. Н. Конышев, Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев и ряд их коллег[299].

---

[299] Sergunin, A., Gjørv, H. G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H. G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10. – pp. 251-272. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.
Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – №

Постараемся дополнить предложенную нами, основанную на практическом анализе нормативного документа иерархию, их тезисами и выводами.

Выше мы отмечали, что в рамках своих работ А. А. Сергунин и его коллеги определяют министерства и госкорпорации как субъектов одного властно-управленческого уровня, что не является верным с формальной точки зрения, однако соответствует актуальным реалиям российского политического процесса. Включают в систему управления СМП государственные корпорации и отечественные исследователи, Н. А. Яковлев и Г. В. Лебедев[300]. А. В. Варламов в своей статье в целом выступает за создание новой Госкорпорации, которая бы осуществляла функции управления СМП[301]. Очевидно, что на данный момент эту роль играет госкорпорация Росатом. При этом многие авторы отмечают, что в контексте СМП Росатом находится в состоянии конкуренции и раздела сфер влияния с конкретным институтом исполнительной власти – Минтрансом. Арбитром в этом споре является глава российского государства, принимающий итоговые решения по наиболее фундаментальным вопросам.

Одним из примеров такого вопроса была система управления Администрации СМП. Этот институт был создан (или восстановлен, если учитывать советский опыт) в 2013 г. в рамках ответственности Росморречфлота

---

10 (2). – p. 211. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – № 9 (6). – pp. 1-19. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.

Henderson, J., Moe, A. The Globalization of Russian Gas – Political and Commercial Catalysts / J. Henderson, A. Moe. – Cheltenham UK: Edward Elgar, 2019. – 189 p. – Text : direct.

Carlsson, M. Russia and the Arctic: Analysis and Discussion of Russian Strategies / M. Carlsson, N. Granholm. – Stockholm: Swedish Defence Research Agency, 2013. – 45 p. – Text : direct.

Klimenko, E. Russia's Arctic Security Policy / E. Klimenko // SIPRI Policy Paper. – February 2016. – Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute, 2016. – 48 p. – Text : direct.

[300] Яковлев, Н. А., Лебедев, Г. В. Кто управляет северным морским путем? / Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев. – Текст : непосредственный // Морской сборник. – 2010. – № 6. – С. 39-42.

[301] Варламов, А. В. Проектирование системы управления Северного морского пути: корпоративный подход / А. В. Варламов. – Текст : непосредственный // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». – 2015. – № 1. – С. 69-71.

на основе распоряжения Правительства РФ[302]. Главная его задача заключается в «организации плавания судов»[303] по СМП, то есть в той сфере, на контроль которой претендует Росатом. В результате противостояния между Минтрансом и этой госкорпорацией в 2018 г. ответственность за организацию «арктического плавания»[304] была разделена между этими двумя субъектами по принципу «двух ключей»[305]. Участие в лоббировании интересов одной из двух сторон приняли представители двух важных политических институтов: Администрации президента РФ (по мнению некоторых авторов опережающей Совет безопасности и Арктическую комиссиюв вопросах формирования политики в отношении СМП[306]) и Счетной палаты РФ (согласно закону, имеющей особые полномочия в государственном контроле над госкорпорациями[307] и, соответственно, способной оказывать влияние на Росатом).

Таким образом, оспаривая определенные аспекты «государственно-центристской» модели Сергунина-Конышева, стоит согласиться в том, что во главу иерархии субъектов, принимающих решения по политике СМП следует поставить Главу государства, а также включить в эту систему Администрацию президента, Счетную палату и Администрацию СМП. При этом, помимо последней, очевидно, выполняющей прикладные функции, остальные относятся к

---

[302] Распоряжение Правительства РФ от 15 марта 2013 г. № 358-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/docs/843/ (дата обращения: 01.03.2023).

[303] Там же.

[304] Sergunin, A., Gjørv, H. G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H. G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10. – p. 262. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.

Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – pp. 220-222. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

[306] Pacer, V. Russian Foreign Policy under Dmitry Medvedev, 2008–2012 / V. Pacer. – Abingdon: Routledge, 2016. p. 128. – Text : direct.

[307] Федеральный закон РФ от 5 апреля 2013 № 41-ФЗ (ред. от 30 апреля 2021). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144621/9ca096343946458276fdab2266bd1246b385df95/ (дата обращения: 01.03.2023).

категории фундаментальных субъектов, влияющих на общие, стратегические решения, а не на локальные вопросы развития Севморпути.

Стоит отметить, что подобная логика управления СМП наблюдалась и в советской системе, с той разницей, что Главсевморпуть (аналогом которого является современная Администрация СМП) выполнял на порядок более значимую роль, до послевоенного периода самостоятельно реализуя свои расширявшиеся функции. При этом, как мы писали в параграфе 1.3, вопросы наделения его этими функциями и, соответственно, выделения ему бюджета, определялись высшим советским руководством.

Начиная с послевоенного периода, была осуществлена постепенная функциональная дифференциация управления СМП. Формировались новые ведомства, которым передавались определенные функции Главсевморпути, такие как Главное управление Гидрометслужбы и Министерство гражданской авиации. В итоге в 1964 г. Главсевморпуть был полностью ликвидирован, а его полномочия переданы Министерству морского флота (Главному управлению мореплавания). В 1971 г. была создана Администрация СМП, также подчинявшаяся Минморфлоту[308].

Таким образом, современная организационная структура управления СМП унаследовала определенные черты системы, организованной в советский период. Необходимо только учитывать, что была продолжена скорее система 1970-х, а не более ранних годов, когда одно ведомство обладало ведущими полномочиями по управлению Севморпутем. Решения высшего руководства страны всегда были в этом отношении ведущими.

Подтверждением преемственности этой системы, трансформировавшейся с учетом актуальных политических реалий России, служит и схема «предполагаемой структуры государственного вертикально-интегрированного

---

[308] Яковлев, Н. А., Лебедев, Г. В. Кто управляет северным морским путем? / Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев. – Текст : непосредственный // Морской сборник. – 2010. – № 6. – С. 37-39.

управления судоходством по СМП»[309], предложенная упоминавшимися российскими авторами Н. А. Яковлевым и Г. В. Лебедевым. В своей статье они основываются на готовившемся в 2009 г. проекте закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам в акватории Северного морского пути»[310], и демонстрируют структуру, в которой основное место в управлении СМП отведено Минтрансу РФ. Представленная вертикаль сформирована таким образом, что Министерство транспорта должно было осуществлять функции управления через Росморречфлот, который, в свою очередь, должен был регулировать деятельность Администрации СМП. Другие субъекты (в частности Минобороны РФ), а также Росатом, определяются на этой схеме в качестве акторов, не принимающих главных решений[311].

Помимо указанного проекта, в основе такой структуры, по мнению авторов, находились такие документы как Морская доктрина РФ[312], «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»[313], ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»[314], «Развитие гражданской морской техники на 2009-

---

[309] Яковлев, Н. А., Лебедев, Г. В. Кто управляет северным морским путем? / Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев. – Текст : непосредственный // Морской сборник. – 2010. – № 6. – С. 37.

[310] Федеральный закон РФ от 28.07.2012 № 132-ФЗ. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (дата обращения: 01.03.2023).

[311] Яковлев, Н. А., Лебедев, Г. В. Кто управляет северным морским путем? / Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев. – Текст : непосредственный // Морской сборник. – 2010. – № 6. – С. 37.

[312] Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ (дата обращения: 01.03.2023).
Морская доктрина Российской Федерации от 26 июля 2015 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/555631869/ (дата обращения: 01.03.2023).

[313] Указ Президента РФ от 18 сентября 2008 г. № Пр-1969. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/info/18359/ (дата обращения: 01.03.2023).

[314] Постановление Правительства РФ от 20 мая 2008 г. № 377. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://www.mintrans.gov.ru/documents/1/260 (дата обращения: 01.03.2023).

2016 годы»[315], которые также ее определяли. Для нас приведенный пример является показательным, так как он отражает попытку Минтранса сконцентрировать в рамках своих функций управление СМП, в том числе, используя для этого Администрацию Севморпути. Кроме того, в нем отражаются документы, которые на определенном этапе определяли структуру управления СМП. Как можно видеть, на сегодняшний день система сформирована по-другому. Минтранс играет в ней роль ведущего, но все-таки одного из ряда министерств, которые выполняют определенные сегменты управления СМП и продолжает конкурировать в этой сфере с ГК «Росатом».

Еще одним современным субъектом, не включенным в нашу первую схему, является Федеральное Собрание РФ. Его роль также сложно назвать прикладной, как в случае исполнительной ветви власти и госкорпораций. Также, она не является фундаментально-первоочередной, как институт Президента и его Администрации. Последнее обстоятельство связано не с вопросами арктической политики РФ, а в целом с функциональной ролью, которая на данный момент отведена в российской системе органам законодательной власти. Согласно мнениям аналитиков, в российском процессе принятия решений этой ветви отведена вторичная роль. Все важные в государственном масштабе решения принимаются Главой государства и продвигаются его ближайшим кругом и Администрацией[316]. Исходя из этой практики, роль в политике по развитию СМП Федерального собрания достаточно не высока. Хотя полностью отрицать ее также было бы не верно.

Так, в структуре Госдумы, также, как и Совета Федерации, есть специальные комитеты по региональной политике и проблемам Севера и

---

[315] Постановление Правительства РФ от 21 февраля 2008 г. № 103. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102359787&backlink=1&&nd=102120413 (дата обращения: 01.03.2023).

[316] Бекбуалова, Т. Лоббисты и решалы – как это устроено в России / Т. Бекбулатова. – Текст : электронный // Время и Деньги : [сайт]. – URL: https://e-vid.ru/zakon-i-pravo/250219/lobbisty-i-reshaly-kak-eto-ustroeno-v-rossii (дата обращения: 01.03.2023).

Дальнего Востока. Однако специального комитета, который бы занимался СМП, не существует. Кроме того, при всей ограниченности своих полномочий ФС РФ имеет определенные инструменты влияния на политический процесс. К ним относятся такие как участие в планировании государственного бюджета, разработка законопроектов, определяющих внешнюю и внутреннюю политику государства, ратификация международных договоров и в целом проведение международной «парламентской дипломатии», в том числе с арктическими государствами и заинтересованными в СМП субъектами (такими как ЕС). Таким образом, и институты законодательной власти также должны учитываться в качестве субъектов, способных оказывать влияние на политику развития СМП.

Государственная комиссия по развитию Арктики была создана по распоряжению Президента в феврале 2015 года и служит для повышения эффективности государственных программ в Арктике и в качестве координирующей организации между федеральными, региональными, местными органами власти и другими организациями для социально-экономического развития и безопасности Арктического региона, включая оптимальное использование СМП как единой национальной транспортной коммуникации России[317]. В 2022 году в организацию входило 58 членов, в том числе федеральные органы власти различных министерств, губернаторы арктических регионов, представители компаний, а также некоторые представители университетов. Однако следует отметить, что все они базировались в Москве, что можно было бы расценить как недостаток комиссии. Фактически в составе государственной комиссии по развитию Арктики нет ни одного члена ни одной из

[317] О Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. – Текст : электронный // Государственная комиссия по вопросам развития Арктики : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/about-us-overall/ (дата обращения: 01.03.2023).

ФС, и это важно, потому что Дума состоит на 50% из представителей, непосредственно избранных народом[318].

Последний, касающийся субъектного распределения политики по развитию СМП вопрос, связан с включением в эту структуру не управленческих организаций, в том числе не относящихся к категории государственных корпораций. Стоит отметить, что исследователями даются различные оценки в вопросе способности этой группы субъектов влиять на арктическую политику государства. Например, Н. А. Яковлев и Г. В. Лебедев сводят основные управленческие функции к Минтрансу. А. А. Сергунин и В. Н. Конышев на основе используемого ими «бюрократического подхода» также отводят общественным институтам достаточно небольшое место в структуре организационной политики СМП. В частности, они пишут о том, что гражданское общество в России все еще находится в зачаточном состоянии, и по этой причине его влияние на формирование политики в Арктике относительно незначительно и хаотично[319]. Три категории субъектов, которые, по мнению авторов, представляют собой исключения и могут оказывать влияние на определяющую развитие СМП политику – это компании из сектора энергетики, рыболовства и транспорта. Их участие проявляется в форме лоббирования своих интересов на правительственном уровне. Также, некоторой субъектностью исследователи наделяют коренные народы, представляющие свои интересы через правозащитные и т.п. организации[320]. Использование международного опыта расширения Суэцкого и Панамского каналов, особенно аспекта партисипативной демократии и вовлечения молодежи, может быть полезным в улучшении политического процесса, связанного с формулированием политики для СМП, а

---

[318] Состав Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в редакции распоряжения Правительства от 16 июня 2022 № 1584-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/info/45982/ (дата обращения: 01.03.2023).

[319] Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – № 9 (6). – p. 12. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.

[320] Там же, с. 12.

также приведет к повышению гражданской культуры, как утверждают Г. А. Алмонд и Дж. С. Коулман, большему доверию между правительством и народом, а также воспитывается патриотизм[321].

Иную трактовку в своем исследовании дает А. Му, определяющий в качестве основных заинтересованных в политике развития СМП сторон такие группы как «военные», коммерческие организации, судостроителей и ряд других. Автор не исключает из этого ряда государственные институты (в частности, Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, Министерство транспорта РФ и Администрацию СМП), а также ГК Росатом. Однако анализу именно негосударственных субъектов посвящена значительная часть его работы. С каждой из названных групп он связывает определенные аспекты политики в отношении СМП. К ним, например, можно отнести протекционистскую ориентацию арктической политики, актуализированную после 2014 г. военными и лоббируемую ими во властных структурах. Субъектом, отчасти оспаривающим эту ориентацию и обеспечившим присутствие в регионе иностранного капитала, стала коммерческая частная компания Новатэк, имеющая противоречия не только с «военными», но и Ростехом[322]. Эту «цепочку» можно продолжить.

О связи СМП с «промышленными кластерами страны», а, соответственно, и с крупными коммерческими компаниями (такими как ПАО «Новатек» и его зарубежные партнеры, «Газпром нефть», «Северная Звезда» и пр.) пишут и отечественные авторы, В. П. Журавель, В. П. Назаров. Согласно их работе

---

[321] Almond, G. A. Coleman, J. S. The politics of the developing areas. Comparative Politics: A Developmental Approach. – Princeton: Princeton Legacy Library, 1960. – pp. 17-19. – Text : direct.
Zazou, Z. A. Citizens' participation in financing national projects / Z. A. Zazou. – Text : direct // Review of Economics and Political Science. – 2020. – pp. 7-8. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131.
Бхагват, Д. В. Политика развития международных судоходных маршрутов: потенциал применения зарубежного опыта в России на примере Северного морского пути / Д. В. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник Московского Университета. – 2021. – Серия 12. Политические науки. – № 2. – С. 94-99.

[322] Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – pp. 214-222. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

именно с данными компаниями во многом связывается актуальное состояние развития СМП и его перспективы[323].

В качестве общего вывода по вопросу влияния негосударственных субъектов, согласимся с тем, что иерархия субъектов СМП Сергунина-Конышева является актуальной, однако обладает качеством излишнего государство-центризма. Государственные институты и корпорации действительно обладают приоритетом в определении основных направлений политики развития СМП. Более того, ситуации столкновения их интересов приводят к необходимости арбитража и принятия решений на уровне Главы государства и обеспечивают постоянное участие в этой политике Администрации президента.

Это не означает, что негосударственные акторы не обладают возможностями и рычагами своего влияния. Очевидно, что в данном случае речь не идет о профессиональных, правозащитных и пр. объединениях. Однако крупные российские компании, такие как ПАО «Новатэк», ПАО «Газпром», ПАО «ГМК «Норильский никель», ПАО «Газпром нефть» также демонстрируют свою субъектность, лоббируют и реализуют определенные сегменты своих интересов, в том числе, привлекая своих зарубежных партнеров. Одним из примеров последнего фактора (иностранного капитала) служить сотрудничество ПАО «Новатэк» с французской компанией «Total» и китайскими корпорациями CNPC и CNOOC, в рамках проектов («Ямал СПГ» и «Арктик СПГ- 2»).

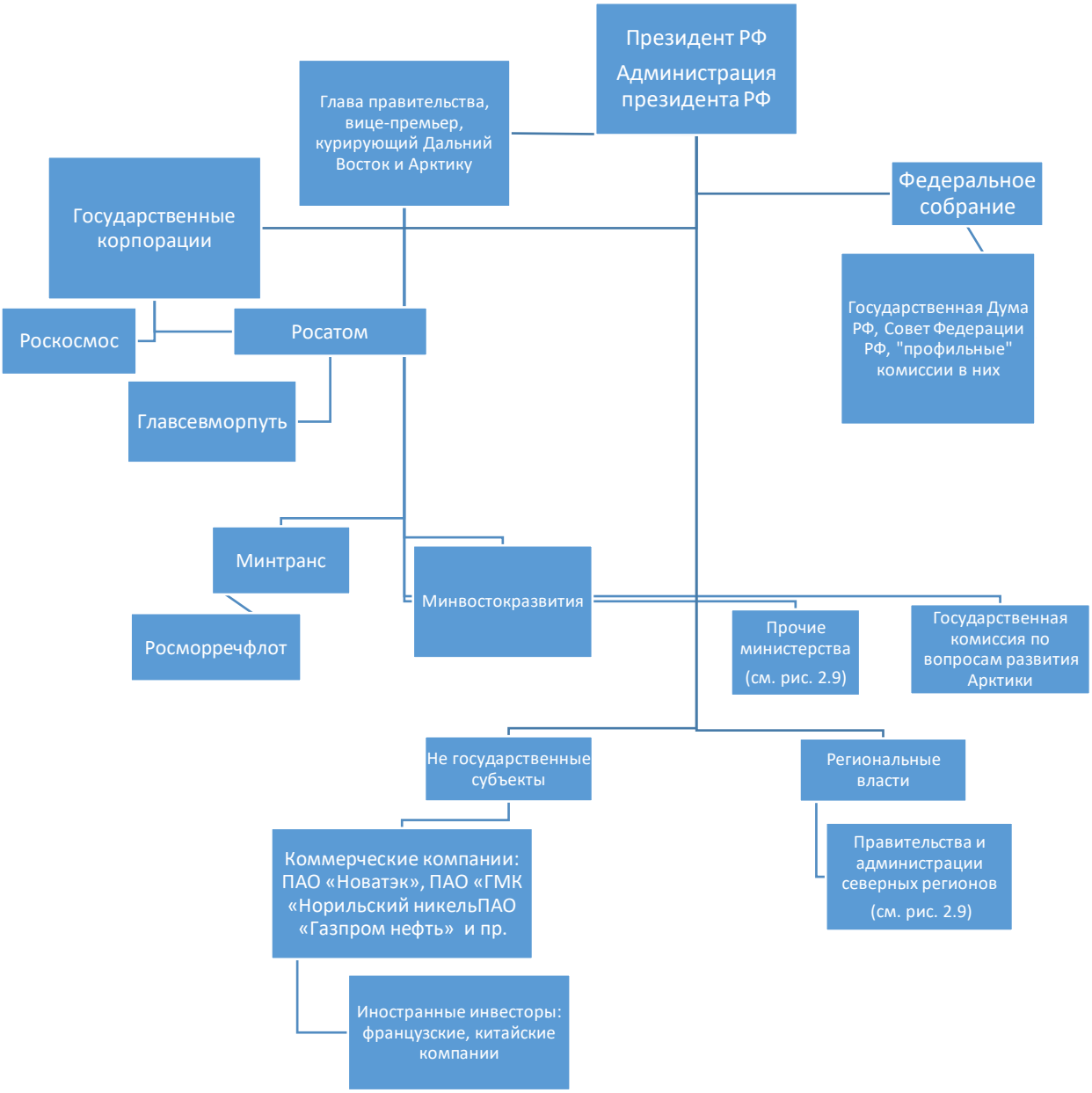
Таким образом, также, как и в случае с региональными субъектами, коммерческие акторы не обладают возможностью доминирования в решении стратегических вопросов СМП, однако могут влиять на них и реализовывать крупные прикладные проекты (упомянутый, «Ямал СПГ»), что делает их важным элементом организационной структуры политики развития СМП.

---

[323] Журавель, В. П., Назаров, В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее / В. П. Журавель, В. П. Назаров. – Текст : непосредственный // Вестник Московского государственного областного университета. – 2020. – № 2. – С. 142–155.

В целом, обобщив отраженную на предыдущей схеме (**рис. 2.9**) детализацию, общую иерархию субъектов этой политики можно представить следующим образом (**Рисунок 2.10**).

Рисунок 2.10 – Иерархия акторов, задействованных в управлении и развитии СМП[324]



[324] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

Очевидно, что представленная схема обладает высокой степенью условности и в первую очередь направлена на обозначение основных субъектов, формирующих организационную структуру политики по развитию СМП, а также определенную степень отношений их доминирования одних над другими.

Также проведенный выше обзор основных субъектов и сформированная на его основе схема, позволяют обозначить основные функциональные характеристики каждого из них, определяющие взаимосвязи между элементами организационной структуры политики развития СМП. Так, высший уровень Президента РФ и его Администрации обеспечивает общее стратегическое определение этой политики. В его рамках принимаются ключевые решения и, насколько это возможно, реализуется арбитраж и разделение полномочий субъектов, стремящихся к реализации развития СМП.

На следующем уровне исполнительной, отчасти, законодательной власти и госкорпораций осуществляется выработка и реализация основных направлений политики. Каждый из названных субъектов имеет собственные интересы. Принимаемые акторами решения могут быть противоречивы, что и актуализирует функции субъектов «высшего уровня». При этом у них есть своя иерархия, также дифференцирующая их функционирование и задачи, которые они выполняют.

Во многом зависящими от них, однако стремящимися влиять на определенные решения являются еще два блока независящих друг от друга субъектов: региональных властей и негосударственных организаций. Помещение в рамках нашей схемы их на одном уровне не означает, что, например, коммерческие компании, не выполняют проекты федерального значения и взаимодействуют только с представителями правительств и администраций регионов. Напротив, их функции по развитию определенных сегментов инфраструктуры СМП и его экономической значимости крайне важны, хотя и не обладают государственно-стратегическим масштабом.

Таким образом, основу организационной структуры составляют выделенные нами изначально субъекты исполнительной власти и госкорпорации.

Находящиеся «над» ними институты выполняют функцию контроля и общего управления, а те, кто располагается «под» - реализуют определенные сегменты политики СМП исходя из критерия определенной территории или экономических интересов. Учет каждого из них необходим для комплексного понимания принимающихся по СМП решений.

Спектр решаемых субъектами прикладных задач, которые на сегодняшний день включаются в политику по развитию СМП, также можно найти в Плане. В нем они группируют в рамках комплексных мероприятий, направленных на решение определенных задач в рамках СМП. Помимо упоминавшихся ранее мероприятий по развитию ледокольного флота и навигационно-гидрографического обеспечения судоходства, реализация которых полностью находится в ведении Росатома, к ним относятся еще девять других. В частности, сюда входит приоритетный вопрос развития инфраструктуры морских портов и терминалов. Ответственность за него несет ряд министерств (Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, Министерство транспорта РФ, Минобороны), делящих ее тем же Росатомом. В целом этот комплекс задач представлен в плане достаточно ограниченно (в рамках четырех прикладных позиций), что может быть связано с их решением в других «смежных» комплексах мероприятий, таких, например, как задачи по стимулированию развития грузопотока и международного транзитного судоходства, вопросы развития авиационной и железнодорожной инфраструктуры и т.д.

Важным аспектом, отсутствующим у различных участников процесса выработки политики, является независимая от правительства организация, которая постоянно оценивает процесс и предоставляет обратную связь либо администрации президента, либо ФС. Организацией, которая могла бы выполнить эту роль, является Счетная палата РФ, которая регулярно проводит мониторинг различных проектов и схем. Фактически она подготовила один такой отчет,

который был опубликован в 2020 году[325]. Анализ средств массовой информации показывает, что ни одно правительство не обратило особого внимания на этот отчет, в отличие от других, подготовленных данным органов. Однако, эта жизненно важная организация готовит отчеты только в зависимости от своего годового плана деятельности. Поэтому предлагается включить мониторинг проектов национального значения, таких как СМП, в его ежегодную задачу.

Другой ряд задач направлен на развитие аварийно-спасательного и вспомогательного флота, а также (в рамках отдельных комплексов мероприятий) обеспечения безопасности мореплавания и связи, медицинской помощи в акватории СМП и формировании кадрового обеспечения инфраструктурных проектов[326]. Их реализация предполагает объединение деятельности достаточно большого числа министерств (включая МЧС, Минздрав), региональных властей, и предполагает выделение отдельного самостоятельного сегмента для Росморречфлота (преимущественно в части касающейся строительства спасательных судов).

Это также важная регулирующая функция для оценки безопасности транспортной системы, включая безопасность судоходства. Эта роль не может быть выполнена поставщиком услуг – Росатомом. К сожалению, агентство Ространснадзор в настоящее время не имеет специализированных заданий для этого, что считается недостатком. Исчезновение актов нарушений безопасности с веб-сайта администрации Северного морского пути от 2018 года свидетельствует

---

[325] Бюллетень Счетной палаты № 6 (295) 2020 г. «Реализация национальных проектов». – Текст : электронный // Счетная Палата Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://ach.gov.ru/upload/iblock/61e/61ee9a116b8b7b494c074d0def5f4a1b.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[326] Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности. Часть I / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 21-23.

Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 21.

о том, что власти не придают этому большого значения[327]. На наш взгляд, правительство должно поощрять организационную культуру безопасности, и для обеспечения этого Ространснадзор должен ежегодно представлять отчеты по этому аспекту.

Также отдельный комплекс мероприятий посвящен развитию авиационной и железнодорожной инфраструктуры. Помимо министерств и Росатома его реализация предполагает самостоятельные задачи для Росавиации, а также для определенных регионов. Их включение является не формально-обобщенным, а определяетсяконкретными проектами, которые включаются в этот комплекс вопросов (строительства ж/д магистрали Сосногорск-Индига, Архангельск-Сыктывкар-Пермь и пр.).

Не менее важными являются задачи по развитию энергетических мощностей. Три из пяти, включенных в него вопросов предполагают участие большого числа региональных субъектов. Стоит отметить, что этот комплекс включает задачу по развитию инфраструктуры использования сжиженного газа, что во многом связано с деятельностью коммерческих, а не государственных субъектов. Таким же отчасти выходящим за рамки прямой государственной деятельности является комплекс мероприятий по развитию отечественного судостроения, во многом обеспечиваемого судостроительным комплексом «Звезда», «Балтийский» и др.

Последней из отмеченных в плане задач является обеспечение в акватории СМП экологической безопасности. Реализация этого вопроса на уровне министерств, в первую очередь Минприроды, очевидно, означает осознание

---

[327] Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности. Часть I / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 5-25.
Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 10-25.

российским руководством ее значимости и необходимости планового решения ее вопросов[328].

В целом, представленные задачи демонстрируют основные содержательные направления функционирования субъектов организационной структуры политики по развитию СМП и отражают включенность в их реализацию всех (помимо высшего) уровней представленной нами иерархии. В рамках определенных прикладных проектов они также находят свое выражение. Среди них можно назвать масштабный логистический проект по строительству Северного широтного хода, предполагающего железнодорожное соединение запада и востока Ямало-Ненецкого автономного округа, включая Северную и Свердловскую железные дороги; коммерческий проект «Ямал СПГ», включавший строительство порта Сабетта, строительство упоминавшихся железнодорожных магистралей (проект «Белкомур», «Баренцкомур», «Карскомур») и т.д[329]. Очевидно, что их рассмотрение выходит за рамки организационных составляющих анализа политики по развитию СМП и предполагает обращение к ее прикладным аспектам.

Подводя итог этому параграфу еще раз обозначим, что организационная структура политики по развитию СМП предполагает включение в нее субъектов, степень влияния которых является весьма различной. Так, «верхний уровень» субъектной иерархии составляют высшие органы власти России, принимающие стратегические решения относительно этой политики. Исполнителями этой политики являются министерства (среди которых доминирует Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики) и госкорпорация Росатом, в процессе конкуренции делящие между собой

---

[328] Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023).

[329] Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы. – Текст : электронный // Росконгресс : [сайт]. – URL: https://roscongress.org/materials/problemy-i-perspektivy-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-kak-elementa-edinoy-arkticheskoy-transportn/ (дата обращения: 01.03.2023).

значительную часть решаемых задач и стремящиеся с этой целью лоббировать свои интересы на высшем уровне власти. Также реализацию политики осуществляют региональные и негосударственные субъекты, обладающие определенным спектром своего влияния.

Существующая структура управления СМП в значительной степени ориентирована на федеральные органы власти. Федеральное собрание играет второстепенную роль, хотя в обоих органах (Совет Федерации РФ и Государственная Дума РФ) есть комитеты, связанные с делами севера. Государственная комиссия по Арктике действительно включает в себя широкий круг членов, но в основном это федеральные и региональные власти, по сути, члены правящей элиты. Роль региональных субъектов в развитии СМП будет более подробно рассмотрена в главе 3. Есть несколько представителей от университетов, но федеральные арктические университеты не представлены. Кроме того, существует мало свидетельств участия граждан в разработке политики в области СМП, что свидетельствует о необходимости улучшения гражданской культуры и демократии участия. Не существует независимых от правительства учреждений, которые оценивали бы и контролировали реализацию проектов и безопасность транспорта, включая навигацию.

Реализация функций субъектов находит свое выражение в комплексах, осуществляющихся ими мероприятий, направленных на решение базовых инфраструктурных, организационных, правовых и прочих вопросов. Прикладной формой их деятельности становятся проекты, которые обеспечивают развитие СМП и его функционирование в качестве транспортной магистрали будущего международного и, особенно, в настоящее время национального значения.

2.3 Нормативно-правовая база политики по развитию СМП

Следующий вопрос исследования, определение нормативно-правовой базы, использующейся для проведения политики по развитию СМП, является завершающим в рамках этой главы, посвященной фундаментальным аспектам

формирования этой политики и включающей геополитические и организационно-структурные ее составляющие. Нормативно-правовые основания являются логическим продолжением последнего из указанных аспектов (организационно-структурного). Сформированное в предыдущем параграфе представление об организационной структуре политики по развитию СМП, включенных в нее субъектах и реализуемых ими задачах и функциях (а также их иерархии), обеспечит понимание контекста и основ формирования нормативно-правовой базы развития Севморпути и позволит выйти за рамки формального правового анализа документов, наполнив его политологическим содержанием.

Стоит отметить, что попытки анализа нормативно-правовой базы политики в отношении СМП предпринимались отечественными и зарубежными авторами[330]. Также, ранее в параграфе 1.3 мы обозначили основные процессы и документы, которые определяли политику по освоению СМП в советский период. Распад СССР, переходные и трансформационные процессы в России определили дальнейшие этапы политики и, соответственно, ее нормативно-правовой базы в государстве. Ряд авторов отмечает, что в кризисный период 1990-х гг. развитие Севера и его транспортных коммуникаций не стояло на повестке дня и, по понятным причинам, не определялось в качестве приоритета государственной политики. Одной из главных инициатив стала «мурманская речь» М. С. Горбачева 1 октября 1987 г., в которой он заявил о необходимости открытия СМП для международного судоходства. Ее следствием стало утверждение 14 сентября 1990

---

[330] См.: Проблемы Северного морского пути / отв. ред. А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. – Москва: Наука, 2006. – С. 11. – Текст : непосредственный.
Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / под ред. В. С. Селина, С. Ю. Козьменко. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 335 с. – Текст : непосредственный.
Лукин, Ю. Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году: монография / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: ИД им. В. Н. Булатова САФУ, 2021. – 241 с. – Текст : непосредственный.
Vylegzhanin, A. N., Berkman, P. A., Young, O. R. Base line of Russian Arctic Laws / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, O. R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Text : direct.

г. «Правил плавания по трассам СМП», [331]которые начали осуществляться летом 1991 г. и действовали до 2013 г. Эти правила давали право иностранным судам осуществлять по СМП свои перевозки и устанавливали для них разрешительный режим судоходства.

Притом, что указанный документ был принят накануне распада СССР, он, во многом, определил нормативные ориентиры развития СМП в России периода 1990-х гг. Первый президент РФ Б.Н. Ельцин также определял перспективы развития Севморпути как международной магистрали. Одним из результатов этого стало «Руководство для плавания»[332] судов по СМП, которое было переведено на английский язык и, очевидно, было ориентировано на зарубежных пользователей. Однако фактически, развитие СМП не осуществлялось, деньги в него не вкладывались, что служило основой разрушения его инфраструктуры и значительного сокращения объема перевозок.

Свидетельством ограниченного внимания к СМП руководства страны в указанный период является отсутствие единой концепции (или иного документа), которая бы определяла этапы и направления его развития. В большинстве случаев упоминания Севморпути были единичными и носили декларативный характер. Так, в ФЗ «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации»[333]от 19.06.1996 г. СМП встречается лишь однажды, в пункте, обозначающем необходимость «опережающего развития» инфраструктуры, в частности транспорта, «включая Северный морской путь»[334].

---

[331] Правила плавания по трассам Северного морского пути. – Текст : электронный // Администрация Северного морского пути : [сайт]. – URL: http://www.nsra.ru/files/fileslist/137-ru893-2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[332] Руководство для плавания. Требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов, следующих по Северному морскому пути. – Текст : электронный // Руководство.ру : [сайт]. – URL: https://rykovodstvo.ru/exspl/62137/index.html (дата обращения: 01.03.2023).

[333] Федеральный закон РФ от 19 июня 1996 г. № 76. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/9606 (дата обращения: 01.03.2023).

[334] Там же.

Вопреки национальным интересам во время правления Ельцина в 1997 г. Россия была первой арктической страной, признавшей главенство Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву в Арктике. Это сводило на нет секторальный принцип, которому до сих пор следовал Советский Союз, который, в свою очередь, просто следовал прошлым дискуссиям между Россией и Великобританией в XIX веке (англо-российская конвенция 1825 г.) и канадский закон по этому вопросу (Закон о Северо-Западных территориях 1925 г.). Этот недальновидный поступок привел к потере арктических владений, а также к пустой трате времени, усилий и денег при подаче исков в Комиссию по ограничению континентального шельфа. Здесь следует отметить, что другие арктические страны последовали примеру России только в 21 веке[335]. Группа ученых из Российской академии наук согласна с этой оценкой и далее заявляет, что интернационализация СМП не соответствует национальным интересам[336].

При этом нельзя говорить о том, что властями России периода 1990-х не осознавалось геополитическое значение СМП. Именно федеральным законом 1998 г. «О внутренних морских водах…»[337] определялись правила плавания иностранных судов в акватории Севморпути. Также, значительно позднее, на основе редакции 2012 г. именно в этом законе СМП был определен как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация»[338] России. Как мы не раз упоминали, в данном качестве он рассматривается и на сегодняшний момент, а определение СМП в качестве национальной транспортной

---

[335] Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, I. P. Zhuravleva, A. V. Soleveva – Moscow: MGIMO, 2021. – pp. 12-21. – Text : direct.

[336] Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета). Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): монография / Ц. Ван, Ц. Янь, Б. Е. Власов [и др.]. – Москва: Ин-т Европы РАН, 2022. – С. 58. – Текст : непосредственный.

[337] Федеральный закон РФ от 31 июля 1998 г. № 155 (в ред. от 14 марта 2022 г.). – Текст : электронный // Законы Российской Федерации. Систематическое собрание действующего законодательства : [сайт]. – URL: https://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-31.07.1998-n-155-fz/statya-14/ (дата обращения: 01.03.2023).

[338] Там же.

магистрали в России трактуется как не противоречащий нормам международного права статус, служащий основой для реализуемой в его отношении политики Российской Федерации.

Немаловажным в этом контексте стал принятый в 1999 г. «Кодекс торгового мореплавания РФ»[339]. Как пишет в аналитической записке Российский совет по международным делам (РСМД) Боброва Ю. В., после внесения в него дополнений, основанных на федеральном законе № 132-ФЗ[340], в нем впервые было закреплено понятие «акватории СМП» и определялось включаемое в него пространство[341]. Однако это было реализовано несколько позже. Непосредственно в период 90-х гг. XX в. не происходило значительных практических изменений в вопросах развития СМП, однако были заложены основы для проводившейся в его отношении национальной политики в период 2000-х. Как пишет об этом этапе А. И. Тимошенко: «... лишь в 2000-е гг. в ее[342] политике в Арктике стали происходить реальные качественные трансформации. ... они постепенно касались не только попыток по восстановлению стратегических позиций Российской Федерации в регионе, но и социально-экономического развития северных территорий. Государство усилило свою нормотворческую деятельность, активно разрабатывая специальные законодательные акты для решения самых различных арктических проблем»[343]. Во многом это затронуло и СМП.

---

[339] Федеральный закон РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/13771 (дата обращения: 01.03.2023).

[340] Федеральный закон РФ от 28.07.2012 № 132-ФЗ. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (дата обращения: 01.03.2023).

[341] Боброва, Ю. В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте. – Текст : электронный // РСМД : [сайт]. – URL: https://russiancouncil.ru/activity/policybriefs/severnyy-morskoy-put-natsionalnyy-pravovoy-rezhim-v-menyayushch/ (дата обращения: 01.03.2023).

[342] Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 32.

[343] Там же. С. 32–33.

Одним из первых свидетельств возрастающего внимания к нему стало поручение Правительства РФ 1999 г. в соответствии с которым было начато создание концепции по развитию СМП. Притом, что ее разработка затянулась почти на 10 лет и была реализована в 2008 г. принятием ряда документов (национального и отраслевого значения), в которых особое место отводилось Севморпути, новым этапом в формировании нормативно-правовой базы его развития можно считать 2000-2001 гг., когда также были приняты некоторые важные документы. Среди них можно назвать «Концепцию государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера»[344] (2000 г.), «Концепцию судоходной политики Российском Федерации»[345] (2000 г.), «Морскую доктрину Российской Федерации на период до 2020 г.»[346] (2001 г.), ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010)»[347].

В рамках первого из названных документов, «Концепции государственной поддержки …» СМП определяется в качестве национальной артерии и обозначается приоритетность его государственного финансирования, за счет которого должно было обеспечиваться развитие его важных элементов (ледокольного флота и пр.). Также важно, что развитие СМП в документе моделируется в формате проектирования кратко-, средне- и долгосрочной перспективы. Задачами ближайших лет считаются перевозки, осуществляющиеся в западном секторе СМП, возрастающие грузоперевозки и продление срока использования имеющихся ледоколов. В рамках среднесрочной перспективы

---

[344] Постановление Правительства РФ от 07 марта 2000 г. № 198. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901756699 (дата обращения: 01.03.2023).

[345] Концепция судоходной политики Российской Федерации. – Текст : электронный // Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации : [сайт]. – URL: http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/kontseptsija_sud/ (дата обращения: 01.03.2023).

[346] Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ (дата обращения: 01.03.2023).

[347] Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/470 (дата обращения: 01.03.2023).

отмечается вопрос освоения источников углеводородов и возрастание грузоперевозок до уровня 1980-х гг. Долгосрочная перспектива была сведена к использованию СМП в качестве трассы для межконтинентальных перевозок. Таким образом, международная направленность его развития остается в начале 2000-х приоритетным вариантом развития Севморпути. По нашему мнению, общие характеристики этого периода заключаются в оценке имевшихся у государства возможностей и ориентации на них в формировании перспектив, не задававших (помимо трансконтинентального масштаба) амбициозных целей для развития СМП, а также приоритета в государственном финансировании, который, как мы увидим далее, был к современному этапу изменен и ориентирован на частные и зарубежные инвестиции.

Похожие тенденции находят свое отражение и в других обозначенных нормативных документах. Так, в «Концепции судоходной политики РФ» развитие судоходства и «транспортных технологий» в Северном Ледовитом океане ассоциируется с СМП и «безусловным сохранением национальной юрисдикции» над ним[348]. В ней также упоминается ледокольный флот (в контексте его обновления), инфраструктура СМП (обеспечение доступа к ней) и международный масштаб использования Севморпути, который нужно стимулировать. Значимым также является упоминание необходимости объединения в решении вопросов арктического судоходства усилий центра и региональных субъектов. Таким образом, в организационную структуру были нормативно были включены не только акторы федерального уровня, но и обозначена значимость расширения сферы ответственности на другие уровни власти.

Фундаментальной для периода начала 2000-х гг. стала Морская доктрина РФ до 2020 г. В ней арктическая политика определяется как имеющая особое

---

[348] Концепция судоходной политики Российской Федерации от 22 июля 2000 г. – Текст : электронный // Морская коллегия : [сайт]. – Режим доступа: http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/kontseptsija_sud/ (дата обращения: 01.03.2023).

значение для национальной безопасности России (обеспечивает ее выход в Атлантику и оборону государства), а также его благополучия, основанного на ресурсах Арктической зоны и на «возрастающем значении» СМП, который, согласно документу, должен обеспечить устойчивое развитие России[349].

Деятельность российского флота на СМП определяется в доктрине как составляющая национальной морской политики, направленной на решение большого набора задач. Помимо изначально обозначенного блока вопросов, направленных на обеспечение национальной безопасности и обороны, среди них можно выделить задачи по поддержке социально-экономических процессов (развитие экспортных отраслей, решение социальных проблем); развития СМП (централизованного государственного управления им, ледокольного обслуживания, в том числе, обновления ледокольного флота, предоставления доступа отечественным и зарубежным перевозчикам); отмечавшееся в предыдущей концепции объединение усилий федеральных и региональных властей и пр.

В целом Морскую доктрину можно считать документом, объединившим основные положения двух предварявших ее концепций, который определял стратегическое значение СМП и всего Арктического региона. Общими тенденциями, отраженными в нем, можно считать констатацию значимости СМП, приоритета сохранения его национального статуса, осознание его значимости в системе международных отношений России, а также ее национального развития. Все это сопровождалось общей ориентацией на трансконтинентальный масштаб развития СМП, служащего усилению военно-политических и экономических позиций России в регионе и в системе международных отношений. Пересмотренная морская доктрина подтверждает важность Арктики и СМП для

---

[349] Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ (дата обращения: 01.03.2023).

России[350]. Впервые в новый документ в качестве национальных морских интересов включены АЗРФ как стратегическая ресурсная база и развитие СМП как национального транспортного коридора[351]. В отличие от предыдущей версии документа морские районы были определены в качестве приоритетных: жизненно важные, важные и другие[352]. Неудивительно, что СМП был включен в список жизненно важных морских районов[353]. Стоит отметь, что в отчете о российской политике в Арктике Высшей школы экономики, сделанном в 2021 г., содержатся весьма похожие ориентиры. В частности, в нем значится, что международные цели России в Арктике на сегодняшний день можно разделить на две основные группы: 1) обеспечение военной и экологической безопасности; 2) развитие Арктического региона и других регионов страны (прежде всего Сибири и Дальнего Востока) на основе реализации различных проектов[354]. Актуализацию экологических вопросов, а также осуществления проектов по развитию СМП мы отметим позже.

А сейчас обозначим, что в начале тысячелетия подобные ориентации определялись общим контекстом политики российского руководства. Новый президент РФ В. В. Путин, в ситуации крайней ограниченности ресурсов должен был справиться с набором важных внутренних проблем (на Северном Кавказе в частности), и при этом позиционировать государство на международной арене. Одним из важных направлений внешнеполитического сотрудничества этого периода было взаимодействие с ЕС. Связанным с СМП и арктической политикой

---

[350] Морская доктрина Российской Федерации на период до 2030 г. от 31 июля 2022 г. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Морская доктрина Российской Федерации от 26 июля 2015 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/555631869/ (дата обращения: 01.03.2023).
[351] Там же.
[352] Там же.
[353] Там же.
[354] Karaganov, S. A. Russian Policy in the Arctic: International Aspects / S. A. Karaganov [et al]. – Text : direct // XXII Apr. Intern. Acad. Conf. on Economic and Social Development. – 2021. – Moscow: Higher School of Economics Publ. House, 2021. – pp. 33-44.

РФ стало подписание в 2003 г. Многосторонней ядерно-экологической программы[355], включавшей программу Северного измерения. Как отмечают А. Сергунин и В. Конышев начатое еще в 2001 г. партнерство до сих пор остается одним из самых эффективных Программ сотрудничества между ЕС и Россией[356]. Это, в том числе, формировало сохранение международного контекста в определении эксплуатации СМП, сопровождавшегося выполнением важной задачи – закрепления его в качестве национальной транспортной коммуникации России.

Следующий важный «блок» документов был принят в 2008 г. Это стало следствием как продолжавшихся в течение первой декады 2000-х гг. дебатов относительно перспектив и направлений развития СМП, так и процессов развития и укрепления российской политической и экономической систем. Эти процессы определили постепенное расширение возможностей российского государства в стимулировании развития инфраструктуры СМП, а также сопровождались трансформацией внешнеполитических ориентаций России.

К 2008 г. относятся такие важные для развития СМП документы как «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»[357], «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 г.»[358], «Транспортная стратегия

---

[355] Рамочное соглашение о многосторонней ядерно-экологической программе в Российской Федерации от 23 мая 2003 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901866493 (дата обращения: 01.03.2023).

[356] Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – № 9 (6). – p. 13. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.

[357] Указ Президента РФ от 18 сентября 2008 г. № Пр-1969. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/info/18359/ (дата обращения: 01.03.2023).

[358] Распоряжение Правительства РФ от 05 июля 2010 г. № 1120-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902229380 (дата обращения: 01.03.2023).

Российской Федерации на период до 2030 года»[359]. Очевидно, что первые два документа носят региональный, а третий – общенациональный, но отраслевой характер. Это, во многом, отражает статус СМП в конце первой декады 2000-х, определявшегося в качестве транспортной магистрали России, национального и регионального значения.

Содержание первого, упоминающегося во многих исследованиях документа, определяющего государственную политику в Арктике до 2020 г., можно оценивать и как продолжающее многие тенденции начала тысячелетия, и закладывающее важные аспекты политики СМП, осуществлявшуюся в дальнейшем. Так, в первом упоминании Севморпути делается акцент на то, что он является единой транспортной коммуникацией России, а в глобальном контексте он также, как и ранее, определяется в качестве магистрали, используемой для международного судоходства. Однако, наряду с этим, в Основах появляется упоминание об обеспечении СМП евразийского транзита, отражающего формировавшиеся ориентации внешней политики России на сотрудничество в рамках этого региона. Подтверждением этому служит позиционирование России в Концепции внешней политики РФ 2008 г. в качестве крупнейшей евразийской державы, ориентированной на активную работу в рамках ЕврАзЭС (Евразийского экономического сообщества) и укреплению ее в качестве основы экономической интеграции и крупных совместных проектов различной направленности[360].

Кроме того, в рамках этого документа можно встретить такие составляющие развития СМП как создание его инфраструктуры, системы управления коммуникациями, реструктуризацию объемов грузоперевозок, господдержку строительства ледокольных, аварийно-спасательных, вспомогательных судов,

---

[359] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

[360] Концепция внешней политики Российской Федерации от 12 июля 2008 г. № Пр-1440. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_85021/ (дата обращения: 01.03.2023).

обеспечение безопасности судоходства и пр. Эти и ряд других пунктов были нами отмечены в подробно рассмотренном в параграфе 2.2. Плане развития СМП 2019 г.[361]. Это демонстрирует, что многие из задач были заложены в основу политики по развитию СМП еще в 2008 г. Различие между основами государственной политики в Арктике 2008 г. и 2020 г. мы проследим позже. А сейчас завершим рассмотрение документов этого периода.

Этот функциональный контекст развития СМП и использования его в развитии Сибири достаточно подробно отражен в Стратегии социально-экономического развития региона. Стоит отметить, что подготовлена эта Стратегия была еще в 2008 г., однако утверждена несколько позже, в 2010-м. Нельзя сказать, что для этого документа СМП является центральным объектом. В объемном 80-ти страничном документе число его упоминаний насчитывает порядка десяти раз. В большинстве случаев определяется инструментальная роль участия СМП в Арктическом поясе развития, являющемся его непосредственной частью. В этом контексте СМП рассматривается как элемент транспортной системы арктических районов Сибири, необходимый для вывоза углеводородного сырья, транспортировки продукции на российский и мировые рынки.

При всей значимости таких упоминаний, свидетельствующих о планировании Правительством РФ использования СМП в хозяйственном развитии страны, не менее важным являются несколько посвященных именно ему параграфов. В одном из них СМП обозначается как коммуникация, которая может составить «определенную конкуренцию» маршрутам, проходящим по Индийскому океану[362]. В другом, приводятся «оптимальные этапы» развития СМП, которые делятся на два периода: 2010-2015 гг. предполагаются для освоения его западной части, 2016-2020 гг. – для восточной. При

[361] Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023).

[362] Распоряжение Правительства РФ от 05 июля 2010 г. № 1120-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902229380 (дата обращения: 01.03.2023). – С. 8

«оптимистичности» обозначенных сроков, важным является утверждение, что их задержка «может повлечь за собой не только экономические потери, но и утрату контроля над огромной частью российских арктических пространств, что не поддается количественной оценке»[363]. Таким образом, в документе, не направленном на концептуальное рассмотрение СМП, обозначаются сроки и направления его развития, а также декларируется его геополитическая значимость.

Последним, наиболее фундаментальным документом этого периода является Транспортная стратегия, определяющая период развития транспортной системы России до 2030-го г., то есть более чем на 20 лет с момента ее принятия. СМП в ней отводится достаточно значительное место. Упоминания о нем встречаются на протяжении всего текста. Основной их массив приходится на разделы, посвященные вопросам развития регионов. Во многих из них (Северо-Западном, Центральном, Уральском, Сибирском, Дальневосточном) среди главных направлений транспортного развития указывается один и тот же пункт, включающий развитие СМП и инфраструктуры северных портов.

Также, характеризуя транспортную систему России, СМП занимает место в сценарных вариантах и задачах развития транспортной системы РФ. В частности, в инновационном варианте[364] значится, что именно Севморпуть будет играть важную роль в процессе осуществления коммерческих перевозок на северном побережье страны. В постановке задач, предусматриваемых для осуществления этого варианта, значится, что для обеспечения социально-экономического развития регионов Севера и Дальнего Востока необходимо усиление инфраструктуры СМП. В частности, это предполагало реконструкцию терминалов, обеспечивающих его работу до 2015 г. На период 2016-2030 гг. предполагалось продолжение развития портов, повышение их пропускной

---

[363] Распоряжение Правительства РФ от 05 июля 2010 г. № 1120-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902229380 (дата обращения: 01.03.2023). – С. 76.

[364] Его содержание охарактеризовано в параграфе 1.2.

способности, строительства новых перегрузочных комплексов, в первую очередь, связанных с освоением месторождений углеводородов и их последующим экспортом, и пр.[365].

Все обозначенные мероприятия составляют комплекс по решению задачи создания единого транспортного пространства РФ. Помимо нее Севморпуть включается в решение таких задач, как обеспечение транспортных услуг для населения (в ней благодаря СМП должен повыситься уровень транспортного обеспечения труднодоступных районов России), повышение безопасности транспортных услуг (включая строительство систем управления транспортом на СМП, строительство судов и пр.) и научного обеспечения осуществления Транспортной стратегии (разработку технических, правовых и пр. мероприятий, связанных с СМП)[366].

Последним важным упоминанием СМП является констатация необходимости разработки законодательных и нормативно-правовых документов, направленных на регулирование его транспортного использования. Именно эта задача обозначена в плане первоочередных мероприятий по реализации Транспортной стратегии[367]. Это может выступать свидетельством того, что к моменту 2008 г. соответствующая нормативно-правовая база не была достаточна и работа над ней определялась в качестве одного из важных направлений по развитию СМП и управлению им. Кроме того, к этому периоду относится начало процессов нормативного закрепления системы управления Севморпутем, которая, как это было описано в параграфе 2.2., замыкалась на Минтранс РФ. Как обосновывают эти процессы Н. А. Яковлев и Г. В. Лебедев, выполнившие свое исследование по техзаданию Росморречфлота: «Необходимость усиления государственного управления судоходством по СМП определяется начавшимся

---

[365] Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023). – С. 46.
[366] Там же, с. 57, 79, 133.
[367] Там же, с. 177.

широкомасштабным транспортным освоением Арктики как основной стратегической ресурсной базы Российской Федерации в 21 веке»[368].

В целом, характеризуя этот этап нормативно-правового обеспечения развития СМП, стоит отметить, что именно с 2008 г., в частности с Основ государственной политики в Арктике, начинаются многие академические исследования этого вопроса. Это обусловлено тем, что именно с этого периода начинается определение СМП в качестве приоритетно важного элемента транспортной системы России, требующего целенаправленного развития. В Основах не системно, однако достаточно подробно, определяются главные составляющие этого развития, включающие инфраструктуру, флот и пр. Кроме того, в документах этого периода обозначается стратегическая (геополитическая и «безопасническая») значимость СМП. При всей раздробленности этих принципов в рамках различных документах, в целом они закладывают матрицу дальнейшего нормативно-правового регулирования вопросов развития Севморпути, тесно связанного с вопросом контроля над ним и определяют активизацию дальнейшей нормотворческой деятельности.

Еще одним фактором, определившим необходимость нормативной регламентации СМП и его статуса стали внешнеполитические установки России и необходимость укрепления ее статуса в международной системе. С начала второй декады 2000-х гг. РФ начинала претендовать на лидерские позиции в рамках евразийского пространства. Важной составляющей такой политики стала Арктика и СМП как его главная транспортная магистраль, нуждавшаяся к этому периоду в значительном развитии.

Проявлением этой матрицы стали документы 2012-2013 гг. Одним из фундаментальных документов стал упоминавшийся «Закон России о СМП» (№

[368] Яковлев, Н. А., Лебедев, Г. В. Кто управляет северным морским путем? / Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев. – Текст : непосредственный // Морской сборник. – 2010. – № 6. – С. 3.

132-ФЗ)[369]. В нем было определено понятие «акватории СМП», заменившее термин «трасса» и внесенное затем в Торговый кодекс РФ[370]. Кроме того, в законе указываются такие важные для его управления принципы как утверждение правил плавания в акватории СМП уполномоченным органом исполнительной власти, организация плавания по ней администрацией СМП и пр. Как мы знаем, вопрос субъектного распределения полномочий остался предметом конкуренции управленческих групп. Однако в контексте повышения международной значимости Арктики и СМП, процесс его развития российскими властными и коммерческими субъектами был вновь актуализирован этим документом, так как с принятием данного документа, РФ определила национальный статус СМП, правовые нормы контроля и ответственные институты. Возможно, в результате этого в 2012-2013 гг. был принят ряд документов, направленных на регулирование различных аспектов функционирования и развития СМП. Так, определенной детализацией указанного закона стали Правила плавания в акватории СМП[371].

Вопросам развития СМП уделяется отдельный, достаточно подробный раздел в одобренной на совещании Морской коллегии при Правительстве РФ в сентябре 2012 г. «Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года»[372]. В качестве его нормативной основы определяется рассмотренная выше Стратегия развития Арктики, что также подтверждает ее значимость. В целом в Стратегии портовой инфраструктуры значится, что модернизация именно

---

[369] Федеральный закон РФ от 28.07.2012 № 132-ФЗ. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (дата обращения: 01.03.2023).

[370] Федеральный закон РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/13771 (дата обращения: 01.03.2023).

[371] Федеральный закон РФ от 12 января 1996 № 7-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 января 2019 г.). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8824/933187ac22e14635e1e3ba1c5d5ca118bca5b17d/ (дата обращения: 01.03.2023).

[372] Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. – Текст : электронный // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/ (дата обращения: 01.03.2023).

транспортной системы является основой развития Арктической зоны РФ. В ней определяются принципы государственной политики в отношении СМП, задачи, необходимые для реализации этой политики. Также обозначается, что Севморпуть ожидает «радикальная модернизация», количественным результатом которой должен стать показатель возрастания грузооборота до 30-35 млн. т. в год к 2020 г., основанного на перевозке углеводородов с новых шельфовых объектов и транзите из Европы в АТР[373]. В рамках предметной области Стратегии все показатели связываются с модернизацией арктических портов. В целом можно отметить, что развитие СМП в рамках данного документа во многом связывается с соответствием «современным требованиям» и процессами модернизации. Это в первую очередь отличает данную Стратегию от документов более ранних периодов.

Интересно, что большинство из указанных в Стратегии составляющих также подробно и детально были отражены в «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года»[374], принятой в 2013 г. Очевидно, что преобладающими в ней являются цели обеспечения безопасности. Однако для реализации этой цели составителям также представлялось необходимым обеспечить развитие транспортной инфраструктуры СМП, строительства судов и формирования нормативно-правовой базы управления Севморпутем. Таким образом, развитие СМП включает в себя те же составляющие, которые были заложены в Стратегии развития Арктики до 2020 г. и определяется как непосредственный элемент национальной безопасности. Также стоит отметить немаловажный тезис

---

[373] Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. – Текст : электронный // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/ (дата обращения: 01.03.2023). – С. 49–52.

[374] Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/499002465 (дата обращения: 01.03.2023).

«Стратегии ... обеспечения национальной безопасности» о том, что для развития российского международного сотрудничества и пр. СМП должен использоваться для международного судоходства, но «в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации»[375]. Этот же тезис нашел свое отражение в «Законе РФ о СМП», что стало фундаментальным принципом развития СМП, отражающим главное отличие его позиционирования во второй декаде 2000-х от периода 1990-х, когда он просто определялся как трасса для международного транзита. Таким образом, помимо модернизации в рамках развития национальной экономики, важной составляющей развития СМП стало определение его как одной из основ обеспечения национальной безопасности.

По мнению А. Му, одной из причин этого могло служить влияние на руководство страны группы «военных», которые продвигали протекционистское направление политики в отношении СМП и вносили в нее направленные на обеспечение безопасности направления[376]. Не требует объяснений тот факт, что события 2014 г. способствовали актуализации этого направления. Одним из ее прикладных проявлений стало поручение Президента РФ[377] на основе которого в июне 2015 г. был сформирован «Комплексный проект развития СМП»[378] на период 2015-2030 гг. В связи с наличием в нем «сведений ограниченного доступа» текст Проекта отсутствует в открытом доступе. В справке о нем значится, что его осуществление обеспечит безопасность мореплавания по СМП,

---

[375] Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/499002465 (дата обращения: 01.03.2023). – С. 14.

[376] Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – pp. 213-215. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

[377] Перечень поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию от 5 декабря 2014 г. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/47182 (дата обращения: 01.03.2023).

[378] Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути от 8 июня 2015 г. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/orders/selection/405/18405/ (дата обращения: 01.03.2023).

деятельности кораблей и судов ВМФ, повысит надежность перевозок углеводородного сырья и транзита и пр. Таким образом, в справке сделан акцент на развитие СМП в рамках системы национальной безопасности. В концепции внешней политики от 2016 года Россия подтвердила свое уникальное географическое положение в развитии торговли между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. В документе говорится, что СМП призван поддерживать данную идею, а также является средством национальной транспортной коммуникации[379].

В этом же контексте немаловажно, что задачу по развитию СМП можно найти в «Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 года»[380], принятой уже в 2017 г. А в утвержденном в этом же г. документе «Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года»[381] значится, что с целью ослабления контроля России над СМП на нее оказывается международно-правовое, политическое и пр. давление.

Указанные примеры демонстрируют, что определенный период (2013-2017 гг.) развитие СМП в нормативно-правовых документах предполагалось как основа обеспечения национальной безопасности РФ, что не устраняло хозяйственных и модернизационных аспектов и определения его как неотъемлемой составляющей транспортной и, в целом, экономической системы страны. Кроме того, при протекционистской политике Россия не стремилась к международно-правовой изоляции. Примером здесь может служить издание в 2017-м и переиздание в 2020 гг. документа под названием «Руководство по

---

[379] Указ Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № Пр-640. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/41451 (дата обращения: 01.03.2023).
[380] Указ Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – Режим доступа: http://static.government.ru/media/acts/files/0001201705150001.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
[381] Указ Президента Российской Федерации от 20 июля 2017 г. № 327. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – Режим доступа: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71625734/ (дата обращения: 01.03.2023).

применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса)»[382], составленного, соответственно, на основе Полярного кодекса[383]. Последний представляет собой международный документ, содержащий требования к судам, эксплуатируемым в полярных водах. В своей работе А. Тодоров пишет о том, что с момента принятия Полярного кодекса Россия предприняла многочисленные шаги по гармонизации своего национального законодательства в соответствии с положениями этого кодекса и в рамках СМП было зарегистрировано очень небольшое количество его нарушений. Это может объясняться тем, что основная часть навигации по СМП находится вне сферы регулирования Полярным кодексом, а также фактором того, что российские правила навигации в некоторых случаях бывают более строгими, чем требования Кодекса[384].

Последний «блок» документов 2019-2020 гг. демонстрирует общее сохранение тенденций в развитии СМП, сочетающееся с общим перераспределением ответственных за него субъектов и прикладной детализацией. Первым документом, содержащим упоминания СМП в 2019 г. является «Стратегия пространственного развития Российской Федерации до 2025 года»[385], а затем «Стратегия развития судостроительной промышленности на

---

[382] Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса) кодекса). – Текст : электронный // Российский морской регистр судоходства : [сайт]. – URL: https://lk.rs-class.org/regbook/getDocument2?type=rules3&d=735E29AC-610F-4D5C-9A50-7A70A9C2BE18&f=2-030101-031 (дата обращения: 01.03.2023).

[383] Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Резолюция MSC.385 (94) от 21 октября 2014 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/420376046 (дата обращения: 01.03.2023).

[384] Todorov, A. A. Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route / A. A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, № 1. – pp. 37-39.

[385] Распоряжение Правительства РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

период до 2035 года»[386]. В них отмечается наличие инфраструктурных транспортных и энергетических ограничений и зависимости от импорта для гражданского судостроения, препятствующих развитию Севморпути, а также отмечается его значимость в развитии магистральной транспортной инфраструктуры РФ и социально-экономическом развитии ее приоритетных геостратегических территорий.

Еще одним важным для развития СМП документом 2019 г. стал подробно рассмотренный в предыдущем параграфе План по развитию его инфраструктуры[387]. Как мы отмечали, в нем отражено субъектное распределение ответственности за реализацию отдельных направлений его развития, а также максимально подробно, в формате определенных задач описаны эти направления. В целом стоит отметить, что они включают общие направления развития, которые ранее определялись в других стратегических документах. Среди них, развитие ледокольного флота, развитие отечественного судостроения, портовой инфраструктуры, обеспечение безопасности мореплавания, связи, экологии в акватории СМП, и многие другие.

«План-2019» является одним из наиболее детальных документов по развитию СМП. Его важным дополнением служит Федеральный проект «Северный морской путь», являющийся составляющей «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»[388]. Помимо сформулированных для развития СМП задач, указанный проект содержит важные количественные показатели. В частности, такие как увеличение

---

[386] Распоряжение Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[387] Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023).

[388] Распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2019 г. № 2101-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

грузопотока СМП в 2024 г. до 80 млн. т. (при имевшихся в 2018 г. 18-ти млн. т.) и финансовое обеспечение плана (в рамках проекта «СМП»), которое до 2024 г. должно будет составить порядка 600 млрд. руб. Из них доля федерального бюджета составит меньше половины (порядка 266 млрд. руб.), остальное приходится на «внебюджетные источники», то есть, фактически, инвестиции коммерческих компаний и зарубежных партнеров. Французская исследовательница М. Ларуэль в своей работе расценивает такое распределение финансирования как противоречивость в российской политике в отношении СМП. Так как, ориентир на привлечение иностранных инвестиций в ней сочетается с его целенаправленной «национализацией»[389].

Подтверждением этого тезиса стало Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути»[390]. Его значимость и международный резонанс были обусловлены определением разрешительного режима для судов, входящих в акваторию СМП. Решение об утверждении Постановления можно назвать достаточно радикальным в рамках действующей международной системы и претензий большого числа государств (в том числе, союзных России) на доступ к ресурсам Арктики и к СМП, в частности. Однако в контексте прослеженной нами трансформации его статуса в нормативно-правовых документах РФ оно представляется закономерным продолжением российской политики по обеспечению своей национальной безопасности.

В документе «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике (период до 2035 года)», утвержденном Президентом в марте 2020 года[391],

---

[389] Laruelle, M. Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits / M. Laruelle. – Text : direct // Russie.Nei.Visions, Ifri. – 2020. – № 117. – p. 19.

[390] Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/ (дата обращения: 01.03.2023).

[391] Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (дата обращения: 01.03.2023).

далее «Арктическая политика», изложено видение развития СМП. В этом документе значительное число упоминаний связано с СМП. Он является составляющей обозначенных в нем национальных интересов России в Арктике, выделяемых на сегодняшний момент и реализованных, на момент 2020 г., составляющих этой политики. С СМП связаны обозначенные в Стратегии угрозы (ассоциируемые с внутренними проблемами РФ) и вызовы (обусловленные международными факторами) национальной безопасности в Арктике. Он включается в список задач по экономическому и инфраструктурному развитию Арктики, а также развитию международного сотрудничества и охраны окружающей среды.

Очевидно, коррелируя с Планом инфраструктурного развития СМП, именно в этой категории задач развития Арктики он упоминается чаще всего. Помимо ставших традиционными позиций о необходимости формирования аварийно-вспомогательного, ледокольного, вспомогательного флотов, направленных на обеспечение безопасного судоходства, строительства морских портов в акватории СМП, в этот список вошли позиции о необходимости прокладки волоконно-оптических сетей связи (что стало отражением ориентации на технологическое развитие и инновации), а также пункт о необходимости создания системы предотвращения и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов[392]. Это во многом обусловлено давлением на РФ со стороны международных организаций, эксплуатирующих экологическую тематику как основу для препятствования России в разработке ресурсов Арктики, а также, возможно, показательным случаем разлива нефти компанией «Норильский никель», в результате которого на компанию был наложен рекордный штраф[393].

---

[392] Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (дата обращения: 01.03.2023).

[393] Пятин, А. «Норникель» выплатил рекордный штраф за экологическую катастрофу в Арктике / А. Пятин. – Текст : электронный // Forbes. – URL: https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/423055-nornikel-vyplatil-rekordnyy-shtraf-za-ekologicheskuyu-katastrofu-v-arktike (дата обращения: 01.03.2023).

«Стратегия развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»[394], далее «Арктическая стратегия» демонстрирует не только ориентацию на развитие СМП, но и на демонстрацию российского руководства приведения этого развития в соответствие с актуальными реалиями и современными вызовами. Немаловажным также является разделение в Стратегии угроз и вызовов для развития Арктики, отражающих концептуальное определение национальной безопасности как области, обеспечивающей не только защиту от потенциально опасных действий зарубежных субъектов, но и от внутренних проблем, с которыми государство также должно справляться. Основными составляющими борьбы с внешними вызовами являются вопросы модернизации объектов военной инфраструктуры, повышения боевых способностей и пр., а также развития международного сотрудничества с арктическими и внерегиональными государствами. Среди задач по преодолению внутренних угроз стоит выделить вариант возрастания частных инвестиций в проектах на арктическом шельфе.

Таким образом, можно говорить о том, что Стратегия и государственная политика в Арктике содержит ряд новых, соответствующих актуальным реалиям составляющих. Хотя, не смотря на них, Е. Клименко на основе сравнительного исследования стратегий 2008-го и 2020-го гг. приходит к выводу о том, что последняя не содержит каких-либо фундаментальных изменений в арктической политике РФ. По ее мнению, в рамках этого документа Россия продолжает развивать процессы сотрудничества в Арктическом регионе и развивать статус регионального лидера, диктующего свою экономическую повестку дня. Все это сочетается с продолжением жесткой риторики относительно вызовов

[394] Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (дата обращения: 01.03.2023).

безопасности РФ в Арктике и повышением ее военного потенциала в регионе[395]. В рамках зарубежного дискурса современная стратегия России в отношении Арктики и СМП изучается и позиционируется не столь закономерно. В своей работе Э. Бьюкенен формулирует вопрос, является ли российская арктическая политика новой стратегией для «новой холодной войны»[396]? В итоге исследовательница приходит к выводу, что соседям России по Арктике не стоит ожидать от нее конфликта, так как арктическая зона рассматривается российским руководством как потенциальная ресурсная база для экономики РФ. При этом Э. Бьюкенен не отрицает, что арктическая стратегия России во многом представляет собой ответ на возросшую международную активность в регионе и уделяемое ему внимание, реализуемое, в том числе, в арктической политике Запада.

Содержание последнего из указанных документов «Стратегии развития арктической зоны…» во многом повторяет указанные положения. Важным в ней является то, что в Стратегии подчеркивается устойчивая географическая, историческая и экономическая взаимосвязь развития арктических регионов России и СМП. Также в контексте нашего анализа интересной является смысловая акцентуация этой Стратегии на внутренних «угрозах», а не внешних «вызовах» (как они были разделены в предыдущем документе). Фактически эта стратегия представляет собой прикладной и детальный план по реализации отраженных ранее принципов. Так, указывая на необходимость развития ледокольного, аварийно-спасательного ее составители пишут о задаче постройки «не менее пяти универсальных атомных ледоколов проекта 22220, трех атомных ледоколов проекта «Лидер», 16 аварийно-спасательных и буксирно-спасательных

---

[395] Klimenko? E. Russia's new Arctic policy document signals continuity rather than change / E. Klimenko. – Text : electronic // SIPRI. – URL: https://www.sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather-change (accessed: 01.03.2023).

[396] Buchanan, E. The overhaul of Russian strategic planning for the Arctic Zone to 2035 / E. Buchanan. – Text : electronic // NATO Defense College : [website]. – URL: https://www.ndc.nato.int/research/research.php?icode=641 (accessed: 01.03.2023). – p. 3.

судов различной мощности ...»[397] и т.д. А к категории инфраструктурного развития отнесены процессы оказания транспортно-логистических услуг, «на основе цифровой платформы...», создание «спутниковой группировки на высокоэллиптических орбитах, обеспечивающей спутниковую связь для пользователей в акватории СМП» и прочие задачи, предполагающие развитие высоких технологий. Кроме того, в стратегии указываются конкретные меры, направления и мероприятия социально-экономического развития Арктики и связанных с ним аспектов развития СМП.

Помимо названных, документами этого периода стали такие, как ФЗ № 193 от 13.07.2020 г.[398], в котором определялась территория АЗРФ и все входящие в нее территории. Задачи, изложенные в обоих документах («Арктическая политика» и «Арктическая стратегия»), были включены в единый план, опубликованный в 2021 году[399]. Однако, несмотря на включение задач, связанных с СМП, его основным направлением является социально-экономическое развитие АЗРФ.

Указ Президента «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»[400] от 02.07.2021 г. В нем вновь подчеркивается стремление ряда государств установить контроль над транспортными маршрутами России и их попытки воспрепятствовать российскому освоению Арктики. В нынешней геополитической ситуации Министерство обороны подготовило законопроект, который введет требование о необходимости разрешении для иностранных военных кораблей, а также правительственных судов, чтобы находится во

---

[397] Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (дата обращения: 01.03.2023).

[398] Федеральный закон РФ от 13 июля 2020 г. № 193. – Текст : электронный // Российская газета : [сайт]. – URL: https://rg.ru/2020/07/16/193-fz-ob-arkticheskoy-zone-dok.html (дата обращения: 01.03.2023).

[399] Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 996-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/docs/all/133920/ (дата обращения: 01.03.2023).

[400] Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400. – Текст // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046 (дата обращения: 01.03.2023).

внутренних морских водах в акватории Северного морского пути[401]. Можно отметить, что, в соответствии с действующим международным правом, эти суда освобождены от ограничений статьи 234 в соответствии с положениями статьи 236[402]. Однако Канада ввела в действие аналогичные положения в отношении Северо-Западного прохода, который она полностью рассматривает как свои внутренние воды, в отличие от позиции России. Нынешний российский закон является наследием советского законодательства с определенными изменениями в плане точного определения каждой части маршрута, в том, что он считается исторически национальным транспортным маршрутом, который никогда не использовался в качестве международного проезда без разрешения[403].

1 августа 2022 г. в составе Госкорпорации «Росатом» было создано Федеральное государственное бюджетное учреждение «Главная дирекция Северного морского пути» («Главсевморпуть»). Главсевморпуть был создан на базе Оперативного штаба ВМФ ФГУП «Атомфлот» для управления судоходством и организации деятельности на Северном морском пути (СМП)[404]. Этот закон, основанный на директиве Президента сопровождается необходимыми

---

[401] Законопроект РФ от 4 августа 2022 № 176880-8. – Текст : электронный \\ Система обеспечения законодательной деятельности : [сайт]. – URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/176880-8 (дата обращения: 01.03.2023).
Горохова, А. Развитие Севморпути – это правовая и экономическая дилемма / А. Горохова. – Текст : электронный // Эксперт. – 2022. – № 35. – URL: https://expert.ru/expert/2022/35/razvitiye-sevmorputi-eto-pravovaya-i-ekonomicheskaya-dilemma/ (дата обращения: 01.03.2023).
[402] Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (дата обращения: 01.03.2023).
[403] Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A. N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 286-291. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.
[404] Распоряжение Правительства РФ от 23 июля 2022 № 2019-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (дата обращения: 01.03.2023).
Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

поправками в соответствующие законы[405], централизует полномочия Росатома по управлению судоходством в водах СМП. Закон предусматривает организацию судоходства на базе Федерального государственного бюджетного учреждения «Главное управление Северного морского пути»[406].

Создание ФГБУ «ГлавСевморпуть» в качестве основного держателя компетенции в акватории СМП позволит создать организованное безопасное судоходство в акватории СМП, базирующееся на следующих услугах:

– Сокращённое по срокам получение разрешения на плавание в акватории СМП (оптимизация процесса согласования выдачи).

– Организация ледокольной проводки и ледокольного обеспечения плавания судов в акватории СМП;

– Разработка рекомендаций для плавания судов с учетом текущих и прогнозируемых погодных и ледовых условий;

– Своевременная передача ледоколам и судам гидрометеорологической и навигационной информации по району их плавания[407].

«План-2019» был обновлен в августе 2022 года, далее «План-2022» и он предполагает запланированные расходы в размере 1,8 миллиона рублей и охватывает более 150 различных мероприятий. Обновленная версия продолжает заданные предыдущим планом направления развития: грузовая база, транспортная инфраструктура, судостроение, безопасность судоходства и

---

[405] Федеральный закон РФ от 1 января 2007 г. № 317-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 декабря 2007 г.) (ред. от 14 июля 2022). – Текст : электронный // АО «Кодекс» : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902074550 (дата обращения: 01.03.2023).
Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (изм. от 28 июня 2022 № 184-ФЗ). – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202206280001 (дата обращения: 01.03.2023).
Постановление правительства РФ от 19 сентября 2022 г № 1650. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (дата обращения: 01.03.2023).

[406] Распоряжение Правительства РФ от 23 июля 2022 № 2019-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (дата обращения: 01.03.2023).

[407] Там же.

контроля, а также развитие судоходства. Однако, в отличие от предыдущего плана, в документе существует дополнительный акцент на создании общей цифровой информационной базы для СМП, которая также поспособствует расширению международного сотрудничества[408].

Данный план состоит из пяти частей. Во-первых, он затрагивает вопросы увеличения грузопотока и создания организации международных грузоперевозок. Во-вторых, улучшение портовой и связанной с ней транспортной инфраструктуры, включая работы по углублению дна и модернизацию верфей, призванных снизить зависимость от иностранных поставщиков. В-третьих, строительство 153 судов, в том числе 12 ледоколов и 46 вспомогательных судов. В-четвертых, развитие арктической спутниковой сети для обеспечения спасательных работ и сопутствующей поддержки. В-пятых, формирование общей системы информационной поддержки координации[409]. В **Приложении Б** показаны основные черты плана.

План на 2019 год был ориентирован на реализацию крупных инфраструктурных проектов по развитию грузовых перевозок по СМП, тогда как в плане на 2022 год делается упор на обеспечение надежной и безопасной перевозки грузов для людей, проживающих на Крайнем Севере, а также на создание условий для реализации инвестиционных проектов в арктической зоне Российской Федерации страна. В старом плане было 11 секций. Однако новый план состоит только из пяти разделов, как указано выше. Согласно плану на 2019 год, Государственная комиссия по развитию Арктики должна была представить на утверждение Правительству Российской Федерации планы реализации крупных инвестиционных проектов Российской Арктики. Однако пересмотренный документ определяет Государственную комиссию по развитию

---

[408] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[409] Там же.

Арктики в качестве организации, ответственной за координацию реализации плана. Другие существенные отличия включают создание и развитие арктических мощностей по судостроению и судоремонту и решение о строительстве 6 вместо 4 (план на 2019 год) универсальных атомных ледоколов проекта 22220 (“Артика”)[410]. Эта модификация произошла с учетом текущей экономической ситуации в стране. Все эти меры, в особенности касающиеся развития инфраструктуры, безусловно повысят вовлеченность регионов в план развития и окажут положительное влияние на социально-экономический прогресс Арктического региона.

В целом они демонстрируют, что согласно задачам, отраженным в Плане, развитие СМП соответствует принципам модернизации, внедрения новых (в том числе, обеспечиваемых Роскосмосом) технологий взаимодействия с добывающими и «заинтересованными» компаниями, российскими и иностранными участниками транспортного рынка, и прочих вариантов использования СМП, как неотъемлемой составляющей социально-экономического развития страны.

Основные недостатки плана заключаются в том, что была предусмотрена только часть финансирования, то есть около 1,8 трлн. рублей, и даже эта сумма предполагает частные инвестиции, которые могут быть не выделены в нынешней экономической ситуации, о чем будет рассказано позже в главе 3. Кроме того, были профинансированы только приоритетные проекты. Правительство также расширило льготное финансирование для инвесторов в Арктике, особенно в сфере инфраструктуры, такой как транспортный сектор[411].

---

[410] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[411] Кабмин расширил доступ к льготным кредитам для инвесторов на Дальнем Востоке и в Арктике. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/kabmin_rasshiril_dostup_k_lgotnym_kreditam_dlya_investorov_na_dalnem_vostoke_i_v_arktike/ (дата обращения: 01.03.2023).

Очевидно, что в связи с текущей геополитической ситуацией, Президент подписал закон, ограничивающий проход иностранных судов по Северному морскому пути в декабре 2022 года[412]. Согласно этому закону, иностранные военные корабли и другие правительственные суда могут входить во внутренние морские воды в акватории СМП без цели захода в морской порт или военно-морскую базу только с разрешения, запрошенного по дипломатическим каналам не позднее, чем за 90 дней до предполагаемого захода[413]. Закон включает положение, которое позволяет немедленно приостанавливать проход иностранных судов и других государственных судов путем передачи навигационных предупреждений.

Поправки к Государственной политике в отношении Арктики, принятые в 2020 году, были опубликованы в феврале 2023 года[414]. Основное внимание было уделено инновационному развитию, оценке состояния вечной мерзлоты, созданию системы контроля и мерам для зон с интенсивным движением в Арктике с использованием отечественных технологий и обеспечению импортозависимости судостроительного комплекса при строительстве и обслуживании судов для СМП[415]. В нем также упоминалось укрепление международного сотрудничества в области изменения климата, охраны окружающей среды и освоения природных ресурсов для обеспечения устойчивого развития Арктики[416]. Можно констатировать, что эта политика вновь отразила преемственность государственной политики в отношении Арктики.

Подводя итоги этому параграфу, стоит отметить, что за последние тридцать лет нормативно-правовая база политики по развитию СМП трансформировалась и

---

[412] Федеральный закон РФ от 5 декабря 2022 г. № 510-ФЗ. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/48595 (дата обращения: 01.03.2023).
[413] Там же.
[414] Указ Президента Российской Федерации от 21 февраля 2023 № 112. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202302210004 (дата обращения: 01.03.2023).
[415] Там же.
[416] Там же.

детализировалась постепенно, имея в своей основе принцип преемственности. Стимулами для ее изменения выступали как внешнеполитические реалии, обусловленные преобразованиями международной системы и становлением глобального мира, так и сущностные трансформации российской политической системы в ответ, самым непосредственным образом связанные с со сферами экономики и национальной безопасности.

В целом, трансформацию нормативно-правовых документов РФ можно разделить на три условных этапа. В первый период 1991-2000-х гг. СМП обладал формальным понятием транзитной магистрали, доступной для заинтересованных в ней субъектов. На этапе 2001-2013 гг. развитие самого СМП стало важной составляющей нормативно-правовых документов. Динамично развивающимся в них можно считать его социально-экономическую и инфраструктурную составляющую. В период после 2014 г. развитие СМП, основанное на сформированных в предыдущем этапе общих принципах, было преобразовано в детальные планы, включившие определение ответственных субъектов, конкретные аспекты, направления и мероприятия, а также значительные инновационные технологические составляющие. Кроме того, развитие СМП стало включать изменение его роли в обеспечении территориальной целостности и безопасности Российской Федерации. СМП подтвердил свой статус национальной транспортной коммуникации Российской Федерации, имеющей растущее глобальное значение. Россия постепенно восстановила исключительный контроль над ним, хотя и не так, как в советский период, включая ограничительный режим для прохода иностранных судов, отражающий значительный протекционистский контекст для ее судостроительной промышленности, в сочетании с акцентом на привлечение иностранных партнеров, не представляющих угрозы национальной безопасности для развития СМП.

Также необходимо отметить, что осуществлявшееся на этом этапе полномасштабное освоение российской Арктической зоны и СМП потребовало выработки единой стратегии социально-экономического развития северных

субъектов федерации, повышения эффективности управления ими и реализации общей для всех регионов концепции их будущего. Основой для этого стала утвержденная Президентом России в октябре 2020 г. новая «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечении национальной безопасности на период до 2035 года». В ней была подчеркнута устойчивая географическая, историческая и экономическая связь СМП и арктических регионов России.

Глава 3. Реализация государственной политики по развитию СМП

3.1 Место и роль субъектов АЗРФ в развитии Северного морского пути

Определение места и роли субъектов АЗРФ в развитии СМП является первой задачей третьей главы нашей работы. В контексте общей прикладной направленности завершающей части исследования ее значимость является высокой. Это обусловлено потенциальным вкладом изучения регионов АЗРФ в решение задач по рассмотрению механизмов формирования и ключевых направлений обеспечения реализации государственной политики России в сфере развития СМП в Арктическом регионе, а также систематизации опыта осуществления транспортных политик субъектов РФ, которые способствуют совершенствованию национальной политики по развитию Севморпути.

О региональном влиянии субъектов РФ на СМП в академической литературе пишут авторы третьего тома исследователей Московской школы управления СКОЛКОВО, посвященного рассмотрению СМП в 2020 г.[417]. В этой работе субъект РФ определяются как «субъекты влияния». Им и реализуемым в них проектам посвящена значительная часть доклада. В частности в нем значится, что «…до конца первого десятилетия 21 века основным назначением СМП было обеспечение продовольствием и другими товарами жителей Арктических регионов»[418], а также отмечается, что развитие транспортной инфраструктуры Арктики обусловлено региональными проектами, такими как строящиеся терминалы в Мурманске, на Камчатке, в Индиге, железные дороги «Северный широтный ход» и «Белкомур», горные проекты на Чукотке и пр.[419]. Каждый из упомянутых проектов будет кратко рассмотрен нами далее, при анализе влияния каждого региона на развитие СМП.

---

[417] Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение. Том 3 / под ред. А. Клементьева. – Москва: Московская школа управления. СКОЛКОВО, 2020. С. 21-29. – Текст : непосредственный.
[418] Там же, с. 12.
[419] Там же, с. 9.

Также мы продемонстрируем ниже, что определение роли субъектов АЗРФ в развитии СМП нашло свое отражение в нормативно-правовых документах Правительства и Президента страны, стенограммах министерств и госкомиссий по Арктике, а также Стратегиях самих регионов, которые выступают в качестве активных и заинтересованных в развитии СМП субъектов. Этот нормативный аспект государственной политики, а также практика, связанного с СМП регионального развития, делают поставленную задачу значимой в рамках данного исследования. Соответственно, в процессе ее решения предполагается краткое рассмотрение таких вопросов как нормативно-правовая база участия арктических субъектов в развитии СМП, предполагающая их упоминание в федеральных и региональных документах, а также определение этими субъектами основных проектов и направлений по развитию Севморпути, которые предполагаются и реализуется ими.

С целью реализации первого пункта, обозначим какие регионы России на сегодняшний день относятся к АЗРФ и могут оказывать на развитие СМП непосредственное влияние. Стоит отметить, что, как и в случае Севморпути, их нормативное определение имело свою процессуальность. В 90-е гг. XX века Арктическая зона в целом не выступала предметом интереса федеральной власти РФ. Указом Президента РФ № 296, опубликованном в 2014 г., были определены «сухопутные территории» Арктики России. В них были включены Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Чукотский автономный округа, и, частично, территории Республик Коми и Саха (Якутия), Красноярского края и Архангельской области[420].

В дальнейшем на основании аналогичных указов Президента РФ № 287 2017-го г.[421] и № 220 2019-го г.[422], список сухопутных территорий АЗРФ расширялся[423].

---

[420] Указ Президента РФ от 2 мая 2014 г. № 296. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377 (дата обращения: 01.03.2023).

[421] Указ Президента РФ от 27 июня 2017 г. № 287. – Текст : электронный // Президент России :

На сегодняшний день субъекты АЗРФ определены в ФЗ № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации»[424], в котором,помимо указанных регионов значится Республика Карелия (часть ее территорий), а также расширены территории четырех других регионов (Республик Коми и Саха (Якутия), Красноярского края и Архангельской области), также включавшихся в АЗРФ частично. Этот же список нашел свое отражение в более поздних документах, таких как Указ Президента РФ №645 (от 26.10.2020 г.)[425] и Постановление Правительства РФ (от 30.03.2021 г.)[426], что свидетельствует о его наибольшей актуальности.

Динамику расширения сухопутных территорий АЗРФ согласно нормативно-правовым документам 2014-2020 гг. можно увидеть на **Рисунке 3.1**.

[сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42021 (дата обращения: 01.03.2023).

[422] Указ Президента РФ от 13 мая 2019 г. № 220. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/44231 (дата обращения: 01.03.2023).

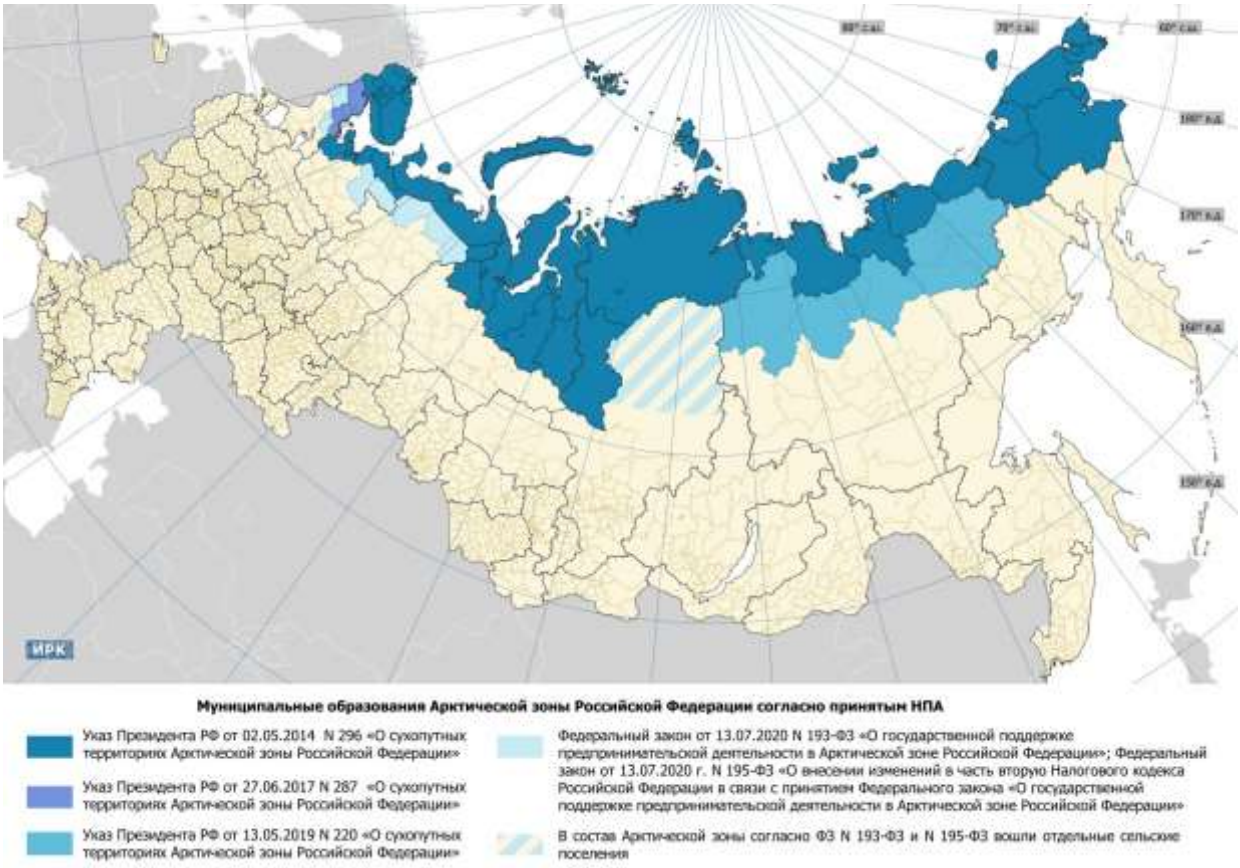
[423] Замятина, Н. Будущее российской арктической урбанизации: интервью специалиста в области социально-экономической географии Н. Зарубиной для РАНХиГС / Замятина Н. – Текст : электронный // РАНХиГС : [сайт]. – URL: https://urban.ranepa.ru/intervyu/nadezhda-zamyatina-1/budushchee-rossiyskoy-arkticheskoy-urbanizatsii-/?sphrase_id=6789 (дата обращения: 01.03.2023).

[424] Федеральный закон РФ от 13 июля 2020 г. № 193. – Текст : электронный // Российская газета : [сайт]. – URL: https://rg.ru/2020/07/16/193-fz-ob-arkticheskoy-zone-dok.html (дата обращения: 01.03.2023).

[425] Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (дата обращения: 01.03.2023).

[426] Постановление Правительства РФ от 30 марта 2021 г. № 484. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104020037 (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок 3.1 – Динамика расширения сухопутных территорий АЗРФ, согласно нормативно-правовых документов 2014-2020 гг.[427]



Также стоит отметить, что в октябре 2021 г. в рамках этих регионов были определены 130 населенных пунктов, одним из критериев оценки которых стало наличие логистической инфраструктуры и потенциал ряда из них играть роль транспортно-логистических центров АЗРФ. Этой категории опорных центров будет выделяться государственная целевая поддержка, направленная на «обеспечение высококачественной связью, содействие в организации системы мультимодальных перевозок, строительство, ремонт и модернизацию транспортной инфраструктуры»[428] и пр.

---

[427] Иванов, А. В., Складчиков, А. А., Хренников, А. Ю. Развитие электроэнергетики арктических регионов Российской Федерации с учётом использования возобновляемых источников энергии / А. В. Иванов, А. А. Складчиков, А. Ю. Хренников. – Текст : непосредственный // Российская Арктика. – 2021. – № 13. – С. 63.

[428] Стоцкий, А. Арктика сегодня: определены опорные населенные пункты в Арктике – им будет оказана господдержка / А. Стоцкий. – Текст : электронный // GoArctic : [сайт]. – URL:

О связи обозначенных территорий с развитием СМП свидетельствует упоминание большинства из них в Плане развития инфраструктуры СМП 2019-го г.[429]. Как мы писали в параграфе 2.2, регионы РФ являются непосредственными участниками организационной структуры управления СМП, хотя и не относятся к ее «высшему уровню». Примечательно, что помимо девяти обозначенных регионов АЗРФ в Плане упоминается Пермский край, что, очевидно, связано с его участием в важном для развития СМП проекте «Белкомур», который будет рассмотрен ниже. Ознакомиться с основными проектами, реализующимися в регионах АЗРФ в Плане-2019 можно в **Приложении В**.

Характеризуя представленность субъектов Российской Арктики с точки зрения развития инфраструктуры СМП, стоит отметить, что они упоминаются в 33 из 152 задач Плана на 2022 год (11 из 84 задач Плана на 2019 год). Наибольшим количеством упоминаний (11) обладает Красноярский край (согласно плану на 2019 год – 7 упоминания). Кроме того, наиболее упоминаемыми регионами в Плане являются Мурманская область (9) (согласно плану на 2019 год – 3 упоминаний), Ямало-Ненецкий (6) (согласно плану на 2019 год – 9 упоминаний) и Чукотский автономные округа (6) (по плану на 2019 год – 7 упоминаний), а также Республика Саха (Якутия) (6) (по плану на 2019 год – 7 упоминаний). Архангельская область упоминается 3 раза (в Плане-2019 1 раз). Ненецкий автономный округ (в Плане-2019 2 упоминания), Республика Карелия (в Плане-2019 также не упоминается) и Республика Коми (в Плане-2019 2 упоминания) не затрагиваются в Плане-2022)[430]. Ознакомиться с основными

---

https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-opredeleny-opornye-naselennye-punkty-v-arktike-im-budet-okazana-gospodderzhka/ (дата обращения: 01.03.2023).

[429] Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023). Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[430] Там же.

проектами, реализующимися в регионах АЗРФ в Плане-2022 можно в **Приложении Г**.

Примечательно, что именно эта группа регионов, упоминающихся вместе, встречается в распределении задач чаще, чем другие сочетания или единичные упоминания регионов. Также интересно, что полностью входящая в АЗРФ Мурманская область, а также граничащая с ней Архангельская, упоминаются только однажды. Это может свидетельствовать об ориентации властных субъектов на инфраструктурное развитие центральной и восточной части СМП и понимании «транспортной развитости» европейской Арктики, при ее сравнении с другими регионами. Хотя, как мы отметили, относящийся к этой же категории НАО упоминается в Плане достаточно часто. Это отличает его от граничащей с ним Республикой Коми, встречающейся в исполнении только двух задач.

Характеризуя содержательное распределение задач, ответственность за которые возлагается на регионы АЗРФ, стоит отметить, что они упоминаются в четырех из одиннадцати группах мероприятий, посвященных развитию железнодорожной и авиационной инфраструктуры СМП, энергетических мощностей, обеспечивающих ее функционирование, обеспечению безопасности мореплавания и связи в его акватории, а также развитию кадрового потенциала и оказания медицинской помощи в акватории СМП. В решение задач последней обозначенной группы (кадровых и медицинских вопросов) субъекты включаются в наибольшей мере, выступая ответственными во всех трех задачах этой группы мероприятий. Также три задачи, однако уже из пяти, связаны с субъектами в «энергетической группе» мероприятий, предполагая их участие как в формировании перечня проектов, так и в реализации самих мероприятий.

Меньшим по соотношению (50%), однако не по числу задач является участие их в важной для развития СМП группе по обеспечению его железнодорожной и авиационной инфраструктуры. Именно к этой группе мероприятий относятся задачи, предполагающие участие одного из регионов (Ямало-Ненецкого), а также вовлечение не относящегося к АЗРФ Пермского края.

Это обусловлено обозначением в данной группе мероприятий прикладных проектов («Белкомур», «Баренцкомур» и пр.), предполагающих как объединение, так и дифференциацию ответственности за их реализацию, региональных властей.Наименьшая представленность субъектов РФ наблюдается в мероприятиях по обеспечению безопасности плавания и связи в акватории СМП, и сводится к их участию в аналитике по вопросам организации круглогодичного судоходства по нему.

Из краткого анализа субъектной представленности в Плане развития инфраструктуры СМП 2019 г. можно сделать выводы о том, что регионы АЗРФ занимают не центральную, но важную нишу в развитии Севморпути. Они непосредственно заинтересованы в формировании своей транспортной инфраструктуры и, соответственно, заинтересованы в СМП, являющимся для многих из них главной транспортной магистралью. Как правило,их задачи носят прикладной (в форме реализации определенных проектов) характер. Все мероприятия Плана, предполагающие вовлечение субъектов АЗРФ, включают и другие субъекты, относящихся к федеральному уровню, и, очевидно, выполняющих роль координаторов и организаторов.

При этом нельзя говорить о том, что в Плане упоминается незначительное число субъектов. Помимо Республики Карелия, в нем встречаются все, и ряд из них участвует в выполнении большинства связанных с регионами мероприятий. Наряду с расширением числа и масштаба включаемых в АЗРФ регионов, это свидетельствует о тенденции повышения значимости субъектов АЗРФ в процессе развития СМП и тенденции к расширению их заинтересованности и участия в нем.

Об этом же свидетельствует другой важный документ, принятый в октябре 2020 г., «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации

и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»[431]. В ней для каждого из девяти включенных в АЗРФ регионов (или их отдельных территорий) определяются основные направления реализации, обозначенных в Стратегии задач. Важно, что в списке этих направлений каждого субъекта АЗРФ можно найти положения, непосредственно обуславливающие определенные аспекты развития СМП. Среди наиболее упоминающихся пунктов регионального стратегического планирования можно найти комплексное развитие:

- морских портов (Мурманск, Индига, Нарьян-Мар, Певек, Сабетта, Диксон, Дудинка, Архангельск);
- аэропортов (в г. Мурманск, Воркута, Архангельск, Нарьян-Мар, пос. Амдерма, с. Хатанга);
- железнодорожных магистралей (Обская-Салехард-Надым-Пангоды-Новый Уренгой-Коротчаево, Обская-Бованенково-Сабетта, Сосногорск-Индига и пр.);
- прочей транспортной инфраструктуры (строительства автомобильных дорог, проведения дноуглубительных работ на реках и пр.).

Все это должно способствовать развитию инфраструктуры СМП и его использованию в качестве национального и международного транспортного коридора. Кроме того, в направлениях стратегического развития субъектов АЗРФ можно найти такие важные для развития СМП пункты как создание предприятий морехозяйственного сервиса, осуществляющих ремонт судов, а также аварийно-спасательных подразделений. С привлечением инвестиций и развитием СМП связаны процессы строительства крупнотоннажных сооружений для производства, хранения и отгрузки СПГ, расширения производства сжиженного газа, развития углепромышленного и нефтяного кластеров, продукция которых ориентирована на вывоз через акваторию Севморпути. Не распространенными,

---

[431] Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (дата обращения: 01.03.2023).

однако, перспективными являются направления развития круизного арктического туризма и в целом туристических кластеров в субъектах АЗРФ. Все вышеперечисленные сферы развития требуют квалифицированных специалистов, и федеральное правительство совместно с субъектами АЗРФ финансирует либо университеты, такие как Северный (Арктический) федераьльный университет (САФУ), либо институты, занимающиеся подготовкой таких кадров[432].

Все приведенные направления развития демонстрируют непосредственную взаимосвязь стратегического развития субъектов АЗРФ и СМП, так как предполагаемые Указом Президента направления их трансформации во многом обуславливаются вопросами формирования и развития инфраструктуры СМП и его использования в качестве транспортной магистрали.

Еще одним блоком не нормативных, а, напротив, прикладных материалов, свидетельствующих о значимости и заинтересованности регионов в развитии СМП являются стенограммы заседаний министерств и госкомиссий по Арктике, в которых принимали участие региональные представители, а реализуемые в субъектах проекты подробно рассматривались и обсуждались.

Так, на прошедшем в октябре 2021 г. заседании Совета Федерации РФ, посвященному вопросу развития стратегии развития Арктики, было сделано важное замечание о том, что «…системным условием реализации большинства проектов в Арктической зоне России является развитие Северного морского пути»[433]. Это во многом связано со строительством и введением в эксплуатацию атомных ледоколов. В итоге к 2030 г. грузовой флот планируется увеличить в три раза.

Годом ранее, эту же связь развития российской Арктики и СМП обозначил на совещании, посвященном его развитию, премьер-министр РФ М. Мишустин,

---

[432] Потребность субъектов Арктической зоны РФ в трудовых ресурсах / К. С. Зайков [и др.]. – Текст : непосредственный // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2018. – № 6. – С. 188-198.

[433] Юрий Трутнев выступил на заседании Совета Федерации в рамках правительственного часа. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/news/43443/ (дата обращения: 01.03.2023).

отметив, что Севморпуть является ключевым преимуществом региона[434]. На совещании обозначались особые полномочия субъектов, способствующие развитию СМП, например, такие как предоставление льгот по налогу на прибыль для организаций, которые производят СПГ в регионах. Также регионами был составлен список из 205 населенных пунктов, в которых будет проведено дополнительное финансирование для создания инфраструктуры мобильной связи. Участие субъектов в формировании преференций для бизнеса в Арктических регионах было отражено и на пресс-конференции заместителя председателя правительства РФ, полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Ю. Трутнева и министра природных ресурсов и экологии (до конца 2020 г. бывшего министром РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики) А. А. Козлова, посвященной этому вопросу[435].

Эти и другие упоминания в процессах принятия решений по развитию Арктики и СМП демонстрируют способность субъектов лоббировать свои интересы во властных инстанциях и дают возможность привлекать инвесторов, участие которых является ключевым для развития Арктических регионов. Еще одним подтверждением этому служит число предложений от регионов, внесенных в «Общественную резолюцию по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны РФ за 2020 год»[436]. Из общего числа, составившего 600, их доля была более половины (303)[437].

---

[434] Совещание о развитии Северного морского пути. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/news/40660/ (01.03.2023).

[435] Пресс-конференция Юрия Трутнева и Александра Козлова на тему «Развитие Арктической зоны Российской Федерации: новые преференции для бизнеса» (СТЕНОГРАММА). – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/press-konferentsiya-yuriya-trutneva-i-aleksandra-kozlova-na-temu-razvitie-arkticheskoy-zony-rossiysk-26952/?sphrase_id=1418492 (дата обращения: 01.03.2023).

[436] Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации за 2020 год. – Текст : электронный // XII Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» : [сайт]. – URL: http://www.forumarctic.com/rezolution-2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[437] Там же, с. 8.

Определение этих позиций в политике самих регионов находит отражение в принятых ими документах, отчетах об их реализации, а также реализующихся в них проектах. Так, в Стратегии социально-экономического развития Мурманской области СМП определяется как системообразующий элемент ее устойчивого развития. Согласно документу, СМП рассматривается в качестве важнейшего в системе международных транспортных коридоров и определяет возможности участия области в международной торговле, формирует для нее преимущества в обслуживании и контроле над транзитом по СМП, а также служит стимулом для развития в области новых конкурентоспособных кластеров[438]. Мурманский порт, как единственный незамерзающий порт АЗРФ в европейской части России, имеющий удобный доступ к «океанским магистралям», обладает, по мнению составителей стратегии, значительными конкурентными преимуществами как над другими национальными портами СМП, так и над портами стран Балтии. Его стратегическую значимость обуславливает факт базирования в нем атомного ледокольного флота, а также размещение на территории области базы Северного флота ВМФ России. Направления развития Мурманской области, во многом, соответствуют общефедеральным и включают аспекты развития транспортной инфраструктуры, разработки нефтегазового кластера, создания арктического туризма и пр.

Последний из имеющихся на сегодняшний день отчетов по реализации Стратегии за 2019 г. отражает наиболее актуальные составляющие прикладного осуществления обозначенных приоритетов, а также динамику показателей за период с 2012 г. Показательной в его рамках является задача 3.6. «Повышение конкурентоспособности транспортной системы региона на внутреннем и внешнем

---

[438] Постановление Правительства Мурманской области от 25 декабря 2013 № 768-1111/20. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=128038670&page=1&rdk=0#I0 (дата обращения: 01.03.2023).

рынках»[439]. В ней отражена динамика показателя переработки грузов по портам и терминалам области возросшего с 28,2 млн.т. в 2012 г. до 64,4 млн.т. в 2019-м г. Также, с целью модернизации транспортно-логистического комплекса реализовывались такие мероприятия как строительство железнодорожной линии «Ст. Выходной - ст. Лавна», заключение соглашений с инвесторами о строительстве «Комплекса перегрузки угля «Лавна» в рамках более широкого проекта морского порта «Лавна». Итогом этого проекта должно стать строительство еще одного круглогодичного глубоководного порта в регионе и на трассе СМП, который будет специализироваться на навалочных и наливных грузах, сервисном обслуживании судов и прочих актуальных аспектах развития Севморпути.

Также в 2019 г. в области проводилась реконструкция федеральной автомобильной дороги, и в целом прирост протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения составил по отношению к 2011 г. 8,8%, и на 157% превысил прирост предыдущего (2018-го г.). Кроме того, в 2019 г. осуществлялось строительство и реконструкция инфраструктуры аэропорта «Хибины» и реконструкция «Аэропорта Мурманск», было проведено техническое обновление инфраструктуры железнодорожного вокзала «Мурманск».

Очевидно, что работа над транспортной инфраструктурой не исключала других задач, например, таких как развитие туризма, темпы роста которого показали прирост в 1,6 раза по сравнению с 2012-м г. Важной составляющей отчета стало развитие различных промышленных секторов. А также созданная в 2020 г. территория опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики». За год эта территория принесла 55 млрд. руб. инвестиций и более 350-ти новых рабочих

---

[439] Отчет о ходе исполнения Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2020 года и на период до 2025 года за 2019 год. – Текст : электронный // Мурманская область. Инвестиционный портал : [сайт]. – URL: https://invest.nashsever51.ru/pages/strategiia-razvitiia-regiona (дата обращения: 01.03.2023).

мест[440]. Все это имеет непосредственную связь с развитием СМП и демонстрирует значимость в процессе его модернизации Мурманской области.

Не менее значимой по аналогичным параметрам стоит считать Архангельскую область, обладающую в АЗРФ выгодным географическим положением. Приоритетные цели развития области обозначены в ее Стратегии социально-экономического развития, принятой в 2019 г., определяющей ее цели до 2035 г[441]. СМП также занимает в ней особое место и связывается с такими проектами как «Глубоководный район морского порта Архангельск» и «Железнодорожная магистраль Белкомур». По мнению составителей, их осуществление сформирует в области транзитный внутригосударственный и международный потенциал. Обслуживание СМП и развитие транспортно-логистического комплекса в регионе послужит ключевым драйвером его экономического роста. Все это требует значительных инвестиций, превышающих в этом контексте потребность в инвестициях Мурманской области.

Это не означает, что Архангельская область не имеет своих преимуществ, связанных с потенциалом развития СМП. На сегодняшний день на ее территории находится Северодвинский комплекс судоремонтных и судостроительных заводов, в регионе готовятся высококвалифицированные кадры для работы в области судостроения, развиваются важные отрасли промышленности, в том числе разработка месторождений и добыча природных ресурсов и реализуется туристический потенциал региона. Согласно отчетам, общий объем финансирования программы по развитию транспортной системы Архангельской области составляет 108 млн. руб. Степень ее выполнения с 2014 по 2020 гг. оценивалась в интервале от средней до высокой[442]. В итоге протяженность

---

[440] Объем инвестиций ТОР «Столица Арктики» за первый год работы составил 55 млрд. рублей. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11368651 (дата обращения: 01.03.2023).

[441] Областной закон Архангельской области от 18 февраля 2019 г. № 57-5. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/462642024 (дата обращения: 01.03.2023).

[442] Постановление Правительства Архангельской области от 08 октября 2013 г. № 463-пп (ред.

автомобильных дорог общего пользования составила 18655,5 км, что на 12,5% больше протяженности 2008 г.[443]

Особым значением обладает упоминавшийся проект «Белкомур», объединяющийся с проектом «Глубоководного района морского порта Архангельск» в один мегапроект по формированию транспортно-логистического комплекса региона. Строительство железнодорожной магистрали, заключающей в себе подобно проекту «Белкомур» 1161 км железнодорожных путей и позволяющей соединить ключевые промышленные предприятия Северо-Западного федерального округа и регионы Урала и Сибири, крайне важно для развития не только Архангельской области, но и всей европейской части РФ[444]. Это связано с созданием удобных выходов к портам СМП, так и потенциальным развитием важных промышленных отраслей (химической, судостроительной, лесной и пр.), продукция которых предполагает экспорт в другие российские регионы и государства мира. Кроме того, проект «Белкомур» может обеспечить порядка 45 тыс. рабочих мест и новые возможности для развития более сорока предприятий, расположенных вблизи железной дороги, что также важно для развития СМП, непосредственно связанного с социально-экономическим состоянием северных регионов. Таким образом, преимущества Архангельской области не столь очевидны, как в случае Мурманской. Однако потенциал развития ее проектов также предполагает новые возможности для СМП и формирования его инфраструктуры.

от 1 апреля 2021 г. № 160-пп). – Текст : электронный // Правительство Архангельской области : [сайт]. – URL: https://dvinaland.ru/budget/programs/18 (дата обращения: 01.03.2023).

[443] Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.) 2012–2021 гг. – Текст : электронный // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. – URL: https://rosstat.gov.ru/%20search?q=Протяженность+автомобильных+дорог+общего+пользования+по+субъектам+Российской+Федерации+2012-2020+гг.&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 01.03.2023).

[444] О проекте «Белкомур». – Текст : электронный // GoArtic : [сайт]. – URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rWzsFE6decUJ:www.belkomur.com/belkomur/2.php+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ru (дата обращения: 01.03.2023).

Однако этот проект представляет собой интересное тематическое исследование норвежского исследователя А. Му о том, как региональные власти смогли привлечь иностранные инвестиции напрямую, а именно из КНР. Однако, конечно, предварительно получив разрешения федеральных органов властей. Был достигнут прогресс, но никакого конкретного соглашения подписано не было. Это было сделано по причинам, не разглашаемым, но якобы связанным с нежеланием России передавать оперативное управление проектом китайской компании и последующим заявлением российской стороны о нежизнеспособности проекта[445].

Определенным набором возможностей, ограничивающихся и трудностями, обладает третий европейский регион АЗРФ, Ненецкий автономный округ (НАО). Его ограничения во многом обусловлены проблемами наземной транспортной инфраструктуры: отсутствие железных дорог, недостатком трубопроводных мощностей, и пр. При этом, в отношении СМП НАО занимает стратегическое значение, так как является самым восточным субъектом АЗРФ в европейской части страны. Его стратегия социально-экономического развития до 2030-го г.[446] была утверждена, также, как и Архангельской области, в 2019-м г. Однако, в отличие от стратегий двух рассмотренных выше регионов, в ней достаточно подробно описываются проблемы региона, в том числе недостаточное развитие портовой и береговой инфраструктуры СМП, к которому регион имеет непосредственный выход. Соответственно, 85% общего объема грузов доставляется в регион морским путем. Его главным транспортным узлом является морской порт Нарьян-Мар, развитие которого является одной из отраженных в Стратегии задач. Не меньшим потенциалом обладает еще один порт, Амдерма, грузооборот которого в 2017 г. составил 7,3 млн. т. На момент 2019 г. протяженность автомобильных дорог в регионе увеличилась (по сравнению с

---

[445] Му А. «Белкомур» и роль Китая / А. Му. – Текст : непосредственный // ЭКО. – 2022. – № 9. – С. 8–33.

[446] Постановление собрания депутатов Ненецкого автономного округа от 7 ноября 2019 г. № 256-сд. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/561620008 (дата обращения: 01.03.2023).

2008 г.) на 30%, однако их общая длинна (378 км)[447] значительно уступает этому показателю в Мурманской и Архангельской областях.

Двумя главными направлениями развития НАО, способными стимулировать и развитие СМП является нефтегазодобыча и транспортно-логистическая отрасль. Одним из проектов первого указанного направления является «Печора СПГ», предполагающий разработку двух месторождений НАО, формирование газотранспортной инфраструктуры и строительство завода по сжижению газа. Важными проектами развития транспортной системы региона, связанными с СМП является строительство морского порта «Индига» и железнодорожной ветки «Индига-Сосногорск». Проектирование порта «Индига» началось в 2019 г. На сегодняшний день он рассматривается в качестве главного инвестиционного проекта НАО, так как сможет стать незамерзающим и глубоководным портом региона. Строительство ж/д ветки «Индига-Сосногорск» потенциально свяжет порт с другими регионами России и послужит механизмом упрощения поставок нефтегазовой и промышленной продукции российских регионов за рубеж.

В целом можно заключить, что на сегодняшний момент НАО является нестабильно развивающимся регионом АЗРФ, который при наличии комплекса сложностей социально-экономического (и в частности транспортно-логистического) развития обладает важными стратегическими характеристиками, которые определяют его значение в контексте развития СМП. В нем, также, как и в других регионах, инициируются крупные инвестиционные проекты, развитие которых обусловит усиление инфраструктуры СМП и повысит его значение в качестве международного транспортного коридора.

---

[447] Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.) 2012–2021 гг. – Текст : электронный // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. – URL: https://rosstat.gov.ru/%20search?q=Протяженность+автомобильных+дорог+общего+пользования+по+субъектам+Российской+Федерации+2012-2020+гг.&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 01.03.2023).

Еще более неоднозначно можно оценивать регион последним включенный в АЗРФ, Республику Карелия. Так, в Стратегии социально-экономического развития региона до 2030 г.[448] СМП упоминается трижды. При этом в ней значится, что наличие у республики выхода к Севморпути выступает «потенциальным инструментом для развития морских перевозок, рыбопереработки, а также может использоваться для туристических целей …»[449]. В тексте Стратегии каждое из указанных направлений занимает важное место среди направлений развития региона. Примечательно также, что в отчете о результатах деятельности Правительства Республики за 2020 г. отдельно отмечен контракт на 10 млрд. руб. заключенный с АО «Онежский судостроительный-судоремонтный завод» на постройку 7 судов, обеспечивающий полную загрузку завода до 2025 г. Также в нем отражено развитие транспортной инфраструктуры региона, включавшего строительство и реконструкцию дорог, завершение реконструкции железнодорожного вокзала г. Петрозаводск и пр.[450]. Таким образом, Республика Карелия, также, как и другие регионы АЗРФ, развивает инфраструктуру, отрасли и сферы экономики, которые, в том числе, могут способствовать развитию СМП.

Одним из главных, отмеченных в Стратегии развития Арктики до 2035 г., проектов является модернизация Беломорско-Балтийского канала[451]. В 2019 г.

---

[448] Распоряжение Правительства Республики Карелия от 29 декабря 2018 г. № 899р-П. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт].– URL: https://docs.cntd.ru/document/465420565 (дата обращения: 01.03.2023).

[449] Там же.

[450] Информационные материалы к Отчету Главы Республики Карелия о результатах деятельности Правительства Республики Карелия в 2020 году. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал Республики Карелия : [сайт]. – URL: https://gov.karelia.ru/informatsionnye-materialy-k-otchetu-glavy-rk-o-rezultatakh-deyatelnosti-pravitelstva-rk/ (дата обращения: 01.03.2023).

[451] Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (дата обращения: 01.03.2023).

руководство республики предложило включить канал в состав акватории СМП[452]. Его развитие может решить проблему доставки полезных ископаемых (карельского щебня) в Центральный федеральный округ, сможет обеспечить туристический потенциал арктических регионов и в целом способствовать их развитию. В итоге можно говорить о том, что Республика Карелия также может выступать участником развития СМП, так как ее ключевые стратегические ориентиры связаны с другими арктическими регионами и морскими перевозками.

Последний регион, включающийся в европейскую часть АЗРФ, Республика Коми не имеет выхода к морской акватории, однако СМП неоднократно упоминается в его Стратегии развития[453]. Власти республики связывают развитие региона с использованием СМП, сочетаемым с развитием наземной транспортно-логистической системы[454]. Согласно их оценкам, регион обладает потенциалом формирования 10% грузовой базы СМП. Основой для нее служит развивающаяся деревообрабатывающая и лесная промышленность республики, продукция которой востребована на рынках АТР, а также значительная минерально-сырьевая база региона[455]. Согласно отчету о результатах деятельности Правительства республики за 2019 г., именно лесопромышленный комплекс стал драйвером ее развития. Инвестиции в него выросли за отчетный год на 17,3%. В целом инвестиционные проекты в области освоения леса составили 12,5 млрд. долл. и создали 1,6 тыс. рабочих мест. Добыча полезных ископаемых также возросла и составила 103% от показателей 2018 г.

---

[452] Карелия хочет включить Беломорканал в состав Северного морского пути. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/6896140 (дата обращения: 01.03.2023).

[453] Постановление Правительства Республики Коми от 11 апреля 2019 г. № 185. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/553237768 (дата обращения: 01.03.2023).

[454] Дорога к Северному морскому пути. – Текст : электронный // Республика. Издание Правительства и Государственного Совета Республика Коми : [сайт]. – URL: http://respublika11.ru/2017/09/09/doroga-k-severnomu-morskomu-puti/ (дата обращения: 01.03.2023).

[455] Власти Коми считают, что регион обладает потенциалом наполнения грузами 10% Севморпути. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11046917 (дата обращения: 01.03.2023).

Инфраструктурными транспортными проектами, необходимыми для обеспечения транспортировки продукции республики к портам СМП являются такие как «Северный широтный ход» (железная дорога в Ямало-Ненецком округе), а также обозначавшиеся выше «Сосногорск-Индига» («Баренцкомур») и морской порт «Индига». Стоит также отметить, что власти республики были участниками инициативы Большого СМП, который, по их мнению, смог бы раскрыть потенциал региона[456]. Таким образом, несмотря на изолированность от моря, Республика Коми экономически связана с СМП и ее руководство видит развитие региона в непосредственной взаимосвязи с расширением доступа к его портам.

О большей взаимосвязи свидетельствует Стратегия развития, граничащего с Республикой Коми, Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Стоит отметить, что он является одним из четырех полностью входящих в АЗРФ регионов. В Стратегии его социально-экономического развития до 2030 г. СМП значится в списке ключевых понятий и в целом его упоминания отражают значимость, которую Севморпуть занимает в развитии ЯНАО (и наоборот). Так, в Стратегии значится, что основу грузоперевозок по СМП составляет СПГ. Это составляет 65% грузов Севморпути, которые формируются ЯНАО. В целом прогноз развития транспортного комплекса ЯНАО определяет, что до 2025 г. объем грузов, которые будут поступать на СМП из региона, составит минимум 50% (при условии реализации другими субъектами АЗРФ всех заявленных проектов), и максимум 85%[457]. Столь оптимистичные оценки обусловлены наращиванием производств топливно-энергетического комплекса, в первую очередь СПГ, а также реализацией крупных транспортно-логистических проектов,

---

[456] Development of the Northern Sea Route on the Route Murmansk-Vladivostok-Shanghai (China) / V. M. Samuilov [and others]. – Text : directly // Transportation Research Procedia. – 2022. – № 61. – pp. 50-51. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.008.

[457] Постановление Законодательного собрания Ямало-Ненецкого автономного округа от 24 июня 2021 г. № 478. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/574785875 (дата обращения: 01.03.2023).

таких как развитие морского порта Сабетта и, упоминавшийся, «Северный широтный ход» (СШХ).

Порт Сабетта является самым молодым портом РФ, построенным в рамках реализации проекта «Ямал СПГ». На сегодняшний день он лидирует по критерию динамики роста грузооборота среди других морских портов. Так, в 2019 г. его грузооборот составил 19,5 млн. т. и обслужил 300 судов. Эти показатели в два раза превысили аналогичные, предшествовавшего года[458]. Одним из главных ограничителей его работы является отсутствие железнодорожного сообщения.

Проектом, направленным на решение этой проблемы, выступает строительство железнодорожной ветки «Бованенко-Сабетта», называемой «СШХ-2». В целом, СШХ – это проект, предполагающий строительство железной дороги, связывающей западную и восточную часть ЯНАО, протяженностью 707 км. В процессе развития СМП, Северный широтный ход обеспечит подходы к его портам, свяжет их с месторождениями ЯНАО, а, в дальнейшем, с Красноярским краем. Как отметил на заседании экспертного клуба «Регион» в 2018 г. заместитель Губернатора ЯНАО Д. Артюхов, в итоге «страна получит самый восточный порт на северных морях с подведенной железной дорогой»[459]. Это также во многом связано с привлечением регионом инвестиций, в том числе таких крупных кампаний как «Роснефть» и «Лукойл». В целом на текущий момент именно ЯНАО привлекает 70% инвестиций Арктической зоны, составляющих порядка 1 трлн. руб.[460].

---

[458] Объем вывезенных через порт Сабетта в 2019 году грузов увеличился вдвое. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7565197 (дата обращения: 01.03.2023).

[459] Стенограмма восемнадцатого (специального) заседания Экспертного клуба «Регион». – Текст : электронный // Экспертный клуб «Регион» : [сайт]. – URL: https://club-region.ru/stenogramma-vosemnadtsatogo-spetsialnogo-zasedaniya-ekspertnogo-kluba-region/ (дата обращения: 01.03.2023).

[460] Там же.

В итоге можно говорить о том, что ЯНАО является одним из важных субъектов развития СМП, на территории которого реализуются ключевые проекты по формированию его инфраструктуры и обеспечению грузооборота.

Следующий регион АЗРФ, Красноярский край, также связан с СМП потенциалом добычи и, соответственно, транспортировки по Севморпути своих ресурсов, а также развития находящихся на его территории морских портов и транспортной системы в целом. Среди грузоформирующих объектов края в его Стратегии выделяются месторождения Западного Таймыра, обладающие потенциалом становления в качестве нефтяного минерально-сырьевого центра, а также формирование Западно-Таймырского углепромышленного кластера[461]. Вывоз производимой ими продукции предполагается через СМП.

Создание угольных и нефтяного терминалов является элементом модернизации морского порта Дудинка, строительство отдаленного филиала которого на мысе Таналау также является важной составляющей развития региона и внесет вклад в развитие СМП. Другим важным портом региона является Диксон. Он определяется в качестве срединной точки СМП и благодаря своему местоположению может обеспечивать круглогодичный заход судов, «стать гарантом безопасности присутствия судов на СМП и опорной базой его развития»[462]. Также в рамках развития Красноярского края, важной определяется взаимосвязь развития СМП и сопряженной транспортной системы «Енисей-СМП», рассматривающийся как основа развития сибирского лесопромышленного комплекса[463] и, в целом, как новый выход регионов Сибири на мировой рынок[464].

---

[461] Постановление Правительства Красноярского края от 30 октября 2018 г. № 647-п. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550243058 (дата обращения: 01.03.2023).

[462] Там же.

[463] Дмитриева, И. Роль транспортной системы «Енисей – северный морской путь» в развитии лесопромышленного комплекса Сибири / И. Дмитриева. – Текст : электронный // Леспром Информ : [сайт]. – URL: https://lesprominform.ru/jarticles.html?id=5659 (дата обращения: 01.03.2023).

[464] Гончаренко, С. С., Прокофьева, Т. А., Сергеев, В. И. Лидирующая роль России в формировании северной зоны Евроазиатских международных транспортных коридоров:

Не меньшим значением СМП обладает для региона, побережье которого относится к восточной части Севморпути, Республике Саха (Якутия). Важно, что эта зависимость развития и благополучия региона от СМП обозначается в его Стратегии социально-экономического развития до 2032 г. с целевым видением до 2050 г.[465]. В качестве одного из ожидаемых результатов в ней обозначается увеличение в два раза «северного завоза», осуществляемого по СМП.

Во многом это обусловлено особенностями самого региона, сочетающего самую большую в России площадь территории с крайне низкой плотностью населения. Основным способом перевозки грузов в нем являются водные перевозки (по рекам и самому СМП). При этом республика занимает важное стратегическое положение, располагаясь между Западной Сибирью и Тихоокеанским побережьем. По мнению ряда исследователей это формирует у региона «возможность стать одним из основных узлов в транспортном коридоре между Европой и странами АТР»[466]. Это делает его развитие также важным для СМП.

В качестве потенциального опорного порта СМП в республике определяется пос. Тикси, в котором предполагается создание аварийно-спасательного подразделения и центра управления кризисными ситуациями. Также обладает особой значимостью г. Якутск, способный выполнять роль интермодального транспортного узла, интегрированного с СМП внутренними транспортными путями: железнодорожными, автомобильными и водными. Для развития этих путей требуется дноуглубление рек региона (Лена, Анабар, Яна и

«Северный морской путь – Енисей – Северо-Российская Евразийская магистраль – Транссиб» / С. С. Гончаренко, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев. – Текст : электронный // Публикации ВШЭ : [сайт]. – URL: https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/ey4jhchi6d/direct/74381713 (дата обращения: 01.03.2023).

[465] Закон Республики Саха (Якутия) от 19 декабря 2018 г. № 2077-З 45-VI. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550299670 (дата обращения: 01.03.2023).

[466] Тарасов, П. И., Зырянова, И. В., Хазин, М. Л. Транспортный коридор через западную Якутию / П. И. Тарасов, И. В. Зырянов, М. Л. Хазин. – Текст : непосредственный // Горный информационно-аналитический бюллетень. – 2018. – № 6. – С. 171.

пр.), формирование минерально-сырьевых центров региона (Томторского месторождения редкоземельных металлов, месторождений алмазов, каменного угля и пр.). На сегодняшний день Республика Саха (Якутия) во многом зависит от СМП и развитие ее инфраструктуры определяет перспективу развития региона и Севморпути, одновременно.

Последний регион АЗРФ, который мы отметим, Чукотский автономный округ, обладает в целом схожими характеристиками. Будучи самым восточным из рассмотренных субъектов, он имеет морскую границу с США. Плотность населения в нем еще меньше, чем в Республике Саха (Якутия), что, сочетаясь со сложным климатическими условиями, формирует ситуацию слабого развития транспортной инфраструктуры. Также, как и в Якутии, особую роль в нем имеет морская инфраструктура. В округе есть пять морских портов СМП (Певек, Провидения, Беринговский, Анадырь и Эгвекинот). Первым трем отводится особое место в Стратегии социально-экономического развития округа до 2030 г.[467] и в отчете о ходе исполнения плана мероприятий по реализации стратегии за 2019 г.[468].

Их развитие и реконструкция определяются в качестве основы для развития региона и СМП, так как формируют возможность увеличить транспортировку по Севморпути грузов (например, рыбной продукции), обеспечить замену дорогого завозного топлива на более дешевые варианты (с использованием нефти и газа). Также важное место в развитии транспортной инфраструктуры региона занимает строительство автомобильной дороги «Колыма-Анадырь», протяженностью 2,3 тыс. км. Она свяжет промышленные предприятия региона (Чаун-Билибинской промышленной зоны) с другими регионами РФ, а также морскими портами, в частности с месторождениями Баимского минерально-сырьевого центра, развитие

---

[467] Распоряжение Правительства Чукотского автономного округа от 16 июля 2014 № 290-рп. – Текст : электронный // Чукотский автономный округ : [сайт]. – URL: https://чукотка.рф/priority_areas/strategic-plan/strategiya-razvitiya.php (дата обращения: 01.03.2023).

[468] Там же.

которого является приоритетным инвестиционным проектом региона. Таким образом, в сложных климатических и пр. условиях в рамках региона реализуются проекты, осуществление которых непосредственно связано с развитием транспортной инфраструктуры и СМП.

В плане на 2019 год было 84 задачи, но в новом плане это число было увеличено до 152[469]. В новом плане впервые появляется такой термин, как "северный завоз"[470]. Это в соответствии со стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года предусматривает создание системы государственной поддержки импорта топлива в населенные пункты, расположенные в отдаленных районах, продуктов питания и других товаров первой необходимости в качестве одной из мер, обеспечивающих выполнение основных задач в области социального развития Арктической зоны[471].

Старый план включал подготовку предварительного технико-экономического обоснования создания портов-хабов в Мурманске, тогда как новый план содержит пять конкретных задач, связанных со строительством морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа, специализированного терминала для сыпучих грузов в морском порту Мурманск, реализацией проекта "Комплексное развитие Мурманского транспортного узел", Реализация инвестиционных проектов публичного акционерного общества "Мурманский морской торговый порт" и реконструкция объектов третьего грузового района Мурманского морского порта[472]. Аналогичным образом, старый план предусматривал подготовку предварительного технико-экономического обоснования создания портов-хабов в Петропавловске-Камчатском, но теперь он

---

[469] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
[470] Там же.
[471] Там же.
[472] Там же.

изменен на строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае. В новом плане упомянуто строительство железнодорожного Северного широтного хода, утвержденного Президентом в апреле 2022 года[473]. Задачи, упомянутые выше, указывают на то, что обратная связь была получена от региональных властей. Выполнение этих задач, несомненно, обеспечит развитие АЗРФ и активное участие всех заинтересованных сторон в развитии СМП.

Отсутствует финансовый вклад регионов в реализацию транспортной политики при развитии СМП (**Приложение Б**). Это связано с тем, что финансы большинства регионов субсидируются на 20-40% из федерального бюджета[474]. Счетная палата подчеркнула различия в социально-экономическом развитии региона и необходимость совершенствования бюджетных мер для устранения различий в развитии и субсидиях[475]. Это постоянная тема для обсуждения в правительстве и ФС. Отмена проекта Северной широтной железной дороги, по крайней мере, на данный момент[476], указывает на то, что, несмотря на региональные интересы, кардинальным принципом реализации проектов является наличие федеральных средств.

Обобщая представленный обзор проектной и фактической во взаимосвязанности субъектов АЗРФ с развитием СМП, стоит отметить, что они играют значимую, хотя и не равную роль в его развитии. Приоритетом в актуальной ситуации развития СМП обладают преимущественно западные

---

[473] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[474] Бюллетень Счетной палаты № 6 (295) 2020 г. «Реализация национальных проектов». – Текст : электронный // Счетная Палата Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://ach.gov.ru/upload/iblock/61e/61ee9a116b8b7b494c074d0def5f4a1b.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[475] Там же.

[476] Светлов, Н. Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности / Н. Светлов. – Текст : электронный // Накануне.RU : [сайт]. – URL: https://www.nakanune.ru/articles/119887/ (дата обращения: 01.03.2023).

регионы АЗРФ, что обусловлено их социально-экономическим уровнем, инвестиционной привлекательностью и активностью в продвижении реализуемых в них проектов[477].

В них, также, как и в других регионах, формируются проекты развития инфраструктурных объектов, служащие развитию СМП. Однако, в виду их «развитости» они не нашли значительного отражения в Плане развития инфраструктуры СМП, в отличие от центральных и восточных его регионов. Восточные субъекты АЗРФ, напротив, обладают широким набором социально-экономических и транспортно-инфраструктурных проблем, что сохраняет и увеличивает для них актуальность формирования и реализации проектов, непосредственно связанных с развитием СМП, являющегося для них главной грузовой транспортной магистралью. Центральные районы являются субъектами наиболее масштабных и известных проектов и привлекаемых в связи с ними инвестиций, таких как «Северный широтный ход», «Белкомур» и пр., которые позволяют им активно развиваться и формировать инфраструктуру СМП.

Также не претендуя на учет каждого реализуемого проекта и привлеченного регионами инвестора, составим схему, отражающую представленность в субъектах АЗРФ наиболее крупных корпораций (**Рисунок 3.2**).

[477] Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route / A. E. Shaparov, F. K. Sokolova, A. K. Magomedov, J. Bhagwat. – Text : direct // Polar Record. – 2022. – № 58 (4). – p. 10.

Рисунок 3.2 – Представленность основных крупных корпораций в регионах АЗРФ[478]

Как можно видеть, представленная схема в целом соответствует обозначенной относительно проектов логике. Наибольшее число крупных компаний работает в западных районах АЗРФ, имеющих выход к СМП и развивающуюся инфраструктуру. В последующих параграфах мы подробнее остановимся на особенностях этой деятельности.

В целом систематизируя опыт осуществления субъектами АЗРФ своих транспортных политик, можно обозначить ключевые направления государственной политики в сфере развития СМП, реализуемые на региональном

[478] Крупные корпорации представлены не во всех регионах АЗРФ.

уровне. К ним можно отнести: развитие и строительство новых морских портов; транспортной инфраструктуры, которая обеспечивает подходы к ним, а также связывает с ними приоритетные промышленные, сырьевые и прочие центры регионов; развитие этих центров, как источников повышения грузооборота по СМП и развития его транзитного потенциала; обеспечение реализации в рамках портов ремонтной, аварийно-спасательной и пр. базы судов; подготовку в регионах (их вузах) кадров для СМП; развитие арктического круизного туризма и привлечение туристов и пр. Стоит отметить, что значительная часть этих направлений имеет статус проектов, предполагающих потенциал развития СМП и требующих значительных негосударственных инвестиций, повышающий их значимость для регионов и Севморпути. Несмотря на региональные интересы, ключевую роль в решении вопросов жизнеспособности и безопасности играет федеральное правительство.

3.2 Государственно-частное партнерство в развитии СМП

Реализованный в предыдущих параграфах анализ государственной политики на федеральном и региональном уровне, проводимой по отношению к СМП, а также заинтересованность в его инфраструктурном развитии частных инвесторов позволяют предположить актуальность и необходимость применения в его отношении таких форм взаимодействия, которые станут основой для объединения усилий всех заинтересованных субъектов. В рамках СМП вопрос консолидации усилий важен также в результате того, что он входит в сферу интересов не только государства и коммерческих структур Российской Федерации, но и зарубежных[479]. Для России их интерес также важен с позиции необходимости значительных инвестиций, при отсутствии которых проекты развития СМП не смогут быть реализованы.

---

[479] Соловьев, А. И. Политика и управление государством. Очерки теории и методологии: монография / А. И. Соловьев. – Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2021. – С. 155. – Текст : непосредственный.

Учитывая изложенные обстоятельства, обоснование которых будет приведено ниже, а также тот факт, что большинство связанных с развитием СМП проектов являются инфраструктурными и предполагают строительство и/или усовершенствование обеспечивающих его транзитные функции объектов (авто-, железных дорог, портов и пр.), весьма эффективной формой для реализации этих проектов на сегодняшний день представляется государственно-частное партнерство (далее – ГЧП). Это форма кооперации государственных субъектов и бизнеса имеет достаточно широкое распространение в мире и выступает одним из активно применяющихся механизмов реализации инфраструктурных проектов. Это делает ее особенно актуальной для развития СМП.

В рамках российского законодательства ГЧП определяется как «юридически оформленное на определенный срок и основанное на объединении ресурсов, распределении рисков сотрудничество публичного партнера, с одной стороны, и частного партнера, с другой стороны, которое осуществляется на основании соглашения о государственно-частном партнерстве, …, заключенных в соответствии с настоящим Федеральным законом в целях привлечения в экономику частных инвестиций, обеспечения органами государственной власти и органами местного самоуправления доступности товаров, работ, услуг и повышения их качества»[480].

Приведенное определение сформулировано в рамках федерального закона «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»[481], принятом в 2015 г. (с правками от декабря 2021 г.). Как можно видеть, этот закон посвящен не только ГЧП, но и МЧП (муниципально-частному партнерству), поэтому в приведенном определении

---

[480] Федеральный закон РФ от 13 июля 2015 № 224-ФЗ (ред. от 30 декабря 2021). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/ (дата обращения: 01.03.2023).

[481] Там же.

упоминаются органы местного самоуправления. Однако мы этот аспект в работе рассматривать не будем.

Помимо «закона о ГЧП» отношения государственно-частного партнерства регламентируются законом «О концессионных соглашениях»[482] 2006 г., так как эти соглашения являются неотъемлемой частью ГЧП. Под концессионными соглашениями, в соответствии с указанным законом, понимаются отношения, когда «одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением имущество (недвижимое имущество или недвижимое имущество и движимое имущество, технологически связанные между собой и предназначенные для осуществления деятельности, предусмотренной концессионным соглашением …»[483]. На практике существует большое число видов концессионных соглашений и особенных условий их реализации. По мнению члена экспертного клуба «Центра стратегических разработок» А. Долгова именно механизм концессии будет способствовать реализации инфраструктурных проектов в Арктике. Особенностью этого механизма является то, что в отличие от стандартных договоров концессии, в которых концессионер (частный партнер) строит или реконструирует определенный объект и затем осуществляет его эксплуатацию, в Арктике концедент (публичный партнер – государство) предполагает взять на себя обязательства по компенсации расходов концессионера[484]. Для развития этого механизма государством была запущена программа «Дальневосточная и Арктическая концессия»[485], предполагающая отбор заявок и привлечение партнеров для реализации проектов ГЧП в регионе.

---

[482] Федеральный закон РФ от 21 июля 2005 г. № 115. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/ (дата обращения: 01.03.2023).

[483] Там же.

[484] Реализации инфраструктурных проектов в Арктике поможет механизм дальневосточной концессии – эксперт. – Текст : электронный // PrimaMedia.ru : [сайт]. – URL: https://primamedia.ru/news/1159262/ (дата обращения: 01.03.2023).

[485] Запущен инвестиционный акселератор для сопровождения инвестиционных проектов в рамках программы «Дальневосточная и Арктическая концессия». – Текст : электронный //

Другими механизмами, также в рамках ГЧП, выступают инфраструктурные бюджетные кредиты и «инфраструктурная ипотека». Последний был утвержден в рамках Плана Правительства РФ по развитию инструментария ГЧП, утвержденного в 2018 г.[486]. По оценкам исследователей[487], потенциал использования «инфраструктурной ипотеки» имеют два крупных инфраструктурных проекта СМП: СШХ (приостановлен на сегодняшний день)[488] и Мурманский транспортный узел (вошел в Стратегию развития Арктики в 2021 г.)[489]. Предполагается, что эти механизмы ГЧП должны способствовать привлечению частных партнеров в развитии Северных территорий и инфраструктуры СМП.

В целом, к числу обязательных элементов ГЧП в ФЗ № 224-ФЗ относят: строительство и реконструкцию объекта соглашения; финансирование (полное или частичное) объекта, которое осуществляется частным партнером; эксплуатацию или техническое обслуживание объекта, осуществляющееся частным партнером и пр.[490]. Список объектов ГЧП намного полнее. К ключевым объектам ГЧП относятся: частные автомобильные дороги и связанные с ними

Центр ГЧП : [сайт]. – URL: https://pppcenter.ru/press-tsentr/novosti/zapushchen-investitsionnyy-akselerator-dlya-soprovozhdeniya-proektov-v-ramkakh-programmy-dalnevostoch/ (дата обращения: 01.03.2023).

[486] Об утверждении плана мероприятий по развитию инструментария государственно-частного партнёрства («инфраструктурная ипотека»). – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/news/31625/ (дата обращения: 01.03.2023).

[487] Рехова, А. С., Воротников, А. М. Государственно-частное партнерство − актуальный механизм развития Арктической зоны Российской Федерации / А. С. Рехова, А. М. Воротников. – Текст : электронный // Научно-издательский центр ИНФРА-М : [сайт]. – URL: https://naukaru.ru/temp/2ae0be6c28e49a28cedb41c643813dc9.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[488] Светлов, Н. Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности / Н. Светлов. – Текст : электронный // Накануне.RU : [сайт]. – URL: https://www.nakanune.ru/articles/119887/ (дата обращения: 01.03.2023).

[489] Мурманский транспортный узел вошел в стратегию развития Арктики. – Текст : электронный // Формула безопасности транспорта : [сайт]. – URL: https://fbt.llc/novosti/мурманский-транспортный-узел-вошел-в.html (дата обращения: 01.03.2023).

[490] Федеральный закон РФ от 13 июля 2015 № 224-ФЗ (ред. от 30 декабря 2021). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/ (дата обращения: 01.03.2023).

сооружения; объекты железнодорожного транспорта;морские и другие порты, их инфраструктура; морские суда, суда, осуществляющие ледовую проводку и другие; аэропорты, аэродромы и пр.; гидротехнические сооружения[491].

При этом стоит отметить, что многие проекты ГЧП носят достаточно локальный характер или являются частью более крупных. Одним из таких проектов развития арктической транспортной инфраструктуры может выступать, например, строительство участка автомобильной дороги Коротчаево-Красноселькуп, протяженностью всего 2,5 км. Объем инвестиций в этот проект составляет 9 млрд. руб., а срок соглашения – 15 лет[492]. Приведем основные инфраструктурные проекты СМП (**Приложение Д**), в которых применяются механизмы ГЧП, однако приведенный пример демонстрирует, что отразить каждый из них крайне сложно. Это также подтверждается показателями, озвученными на круглом столе Арктического экономического совета в августе 2021 г. На этот момент резидентами АЗРФ выступали 187 компаний (88% - малый и средний бизнес, остальные – крупный). Сумма реализуемых ими проектов (к отраслям которых относится транспорт, судостроение, горнорудная промышленность) оценивается в 268 млрд. руб. На их реализацию компании получили набор преференций от государства. В частности, 214 млрд. руб. было выделено государством на реализацию шести инфраструктурных арктических проектов[493].

---

[491] Федеральный закон РФ от 21 июля 2005 г. № 115. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/6174818558da6d719f95cbeb7c308b2733e6b5f9/ (дата обращения: 01.03.2023).

[492] Реализации инфраструктурных проектов в Арктике поможет механизм дальневосточной концессии – эксперт. – Текст : электронный // PrimaMedia.ru : [сайт]. – URL: https://primamedia.ru/news/1159262/ (дата обращения: 01.03.2023).

[493] На круглом столе Арктического экономического совета обсудили перспективы инфраструктурных проектов. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/na-kruglom-stole-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-obsudili-perspektivy-infrastrukturnykh-proekto-32382/?sphrase_id=2021480 (дата обращения: 01.03.2023).

В целом, приведенные элементы и объекты соглашения ГЧП демонстрируют их актуальность для СМП и отражают высокий потенциал применения именно такой формы реализации важных для его развития проектов. Это подтверждается и мировой практикой применения ГЧП, используемого зарубежными государствами для решения своих инфраструктурных, социальных и ряда других вопросов. Также стоит отметить, что основными формами реализации ГЧП в мировой практике выступают: концессия, государственные и региональные проекты, предполагающие процедуры специальных контрактов, лизинга и пр.

Соглашения ГЧП применяются на сегодняшний день и в «развитых», и в государствах, относящихся к категории «развивающихся». Разница в данном случае заключается в том, что «развитые» государства (например, Великобритания) имеют сформированные механизмы применения ГЧП: правовую среду их реализации и практику взаимодействия, которые активно применяются для строительства и развития транспортной инфраструктуры, дорожного хозяйства и сферы ЖКХ. В частности, в таких государствах применяются концессионные соглашения, обеспечивающие работу смешанных (государственно-частных) предприятий в трубопроводной транспортной сети и в сфере дорожного хозяйствования (управления дорогами, реализующегося на контрактной основе, контрактов по обслуживанию дорожных сетей и спонсорского финансирования отдельных контрактов этой области)[494].

Согласно докладу Организации Объединенных Наций, в тематическом исследовании проекта транспортной инфраструктуры в Африке (Замбия и Ботсвана) был сделан вывод о том, что для получения привлекательной отдачи от инвестиций требуется вложение примерно 20% капитальных затрат при 100% дохода в виде частного дохода, что является непривлекательным вариантом для правительств. Поэтому для проекта было рекомендовано финансирование

---

[494] Савин М. Государственно-частное партнерство в Великобритании: достижения и перспективы // Современная Европа. – 2010. – N 5. С. 104-106.

капитальных затрат за счет 100% государственных средств (Фонд развития Африки – 31.5%, Японское агентство международного – 57.5% сотрудничества, правительства двух стран – 9.2% и Целевой фонд инфраструктуры ЕС-Африка – 1.8%)[495]. Исследование, однако, рекомендовало рассмотреть вариант ГЧП в средне- и долгосрочной перспективе для эксплуатации и технического обслуживания на том основании, что, исключая капитальные затраты, финансовая отдача потенциально может быть привлекательной для участия частного сектора[496]. В другом тематическом исследовании в отчете освещалась разработка Парагваем инфраструктурных проектов с помощью специального закона о ГЧП. Правительство создало стимулы для привлечения иностранных инвестиций, включая налоговые льготы, полную репатриацию капитала и прибыли, а также предоставление равных прав иностранным и местным производителям[497].

«Развивающиеся» государства отличаются наличием государственных монополий, или таких «уникальных» институтов, как государственные корпорации в России. Это формирует свою специфику и «предметность» применения механизмов ГЧП. Чаще они применяются в форме специальных контрактов и лизинга. Согласно данным актуальных исследований в РФ проекты ГЧП преимущественно реализуются в четырех инфраструктурных областях: коммунальной, транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры[498]. Также примечательно, что на момент 2016 г. число контрактов ГЧП, реализуемых в рамках социальной и энергетической инфраструктуры опережало транспортную

---

[495] Effective transit transport corridor development and management: Report on best practices 2020. – Text : electronic // United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS) : [website]. – URL: https://www.un.org/ohrlls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020 (accessed: 01.03.2023).

[496] Там же.

[497] Там же.

[498] Коваль, И. Без конкурса уровень подготовки документов и предварительной проработки проектов остается низким / И. Коваль. – Текст : электронный // Rg.ru : [сайт]. – URL: https://rg.ru/2015/04/14/partnerstvo.html (дата обращения: 01.03.2023).

(165, 163 и 64 контракта, соответственно)[499]. На сегодняшний момент в рамках АЗРФ эта тенденция сохранилась. Так, среди готовившихся в начале 2022 г. 19-ти проектов ГЧП Архангельской области на сумму 40 млрд. руб., один относился к сфере транспорта, остальные к социальной и коммунальной инфраструктуре[500].

Это также отражает особенности реализации ГЧП в России и определяет применение его контрактов для развития СМП. Так, как отмечалось выше, в России важную роль в реализации федеральных проектов играют государственные корпорации. На основе проведенного в предыдущих главах анализа можно говорить о том, что в развитии инфраструктуры СМП особое место занимает ГК «Росатом», участвующий в реализации проектов морской инфраструктуры и строительства судов. Кроме того, участие в этой работе принимает ГК «Роскосмос», связанный с применением инновационных коммуникационных технологий. Стоит отметить, что проекты инновации также входят в категорию ГЧП, хотя их число по-прежнему уступает другим, обозначенным выше. Помимо госкорпораций, развитие СМП не может обойтись без частного инвестирования (отечественного и зарубежного). Вопрос участия зарубежного капитала является важным, так как у мировых государств есть свой опыт использования ГЧП в арктической зоне.

В целом, характеризуя мировой опыт финансового регулирования в развитии северных регионов, стоит обратиться к группе арктических зарубежных государств, каждое из которых имеет свою специфику этой деятельности. С полной схемой инструментов финансового регулирования развития арктических территорий, которые используются всеми этими странами можно ознакомиться в

---

[499] Коваль, И. Без конкурса уровень подготовки документов и предварительной проработки проектов остается низким / И. Коваль. – Текст : электронный // Rg.ru : [сайт]. – URL: https://rg.ru/2015/04/14/partnerstvo.html (дата обращения: 01.03.2023).

[500] В Поморье центр государственно-частного партнерства сопровождает реализацию 19 проектов. – Текст : электронный // Сетевой издание Dvinanews : [сайт]. – URL: http://old.dvinanews.ru/-d6y6ws4v (дата обращения: 01.03.2023).

работе Р. В. Бадылевича[501]. В рамках этого параграфа мы остановимся на механизмах, которые предполагают сокращение прямого финансирования и реализацию различных форм взаимодействия государства и бизнеса (внутреннего и иностранного).

Например, достаточно широким спектром финансовых инструментов развития своих арктических территорий отличается Канада. В наибольшей степени связанными с механизмами ГЧП можно считать большие инфраструктурные проекты, направленные на развитие транспортной, энергетической инфраструктуры, многоцелевых коммуникаций. В 2019 г. на эти проекты было выделено порядка 260 млн. долл. из них 190 млн. долл. – на развитие морской и воздушной инфраструктуры и 71 млн. долл. – на транспортные проекты[502].

Интересным для России опытом обладает Дания, в состав которой входит Гренландия. Выделение средств для развития этой территории со стороны Дании, как правило, носит характер прямого финансирования. Другим источником выступают поступления от ЕС, выделяющего порядка 30-35 млн. евро в год[503]. Наиболее связанными с механизмами ГЧП и показательными в качестве потенциального образца для России, являются привлекаемые в Гренландию иностранные инвестиции. Обладая широким набором природных ресурсов, которые, как и «российская Арктика», стали доступнее в связи с процессами глобального потепления, Гренландия представляет собой предмет интересов наиболее влиятельных мировых государств, таких как КНР и США. Нуждаясь в

---

[501] Бадылевич, Р. В. Исследование зарубежного опыта реализации финансового регулирования развития арктических территорий и возможностей его применения в северных регионах РФ / Р. В. Бадылевич. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 44. – С. 7-23.

[502] Kikkert P., Lackenbauer P. W. Canada's Arctic and Northern Policy Framework: A roadmap for the Future? Briefing Note / P. Kikkert, P. W. Lackenbauer. – Text : electronic // Arctic Yearbook : [website]. – URL: https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2019/Briefing-Notes/9_AY2019_BN_Kikkert_Lackenbauer.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[503] Бадылевич, Р. В. Исследование зарубежного опыта реализации финансового регулирования развития арктических территорий и возможностей его применения в северных регионах РФ / Р. В. Бадылевич. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 44. – С. 16.

привлечении иностранных инвестиций, в последние годы правительство Гренландии сняло ряд ограничений по добыче полезных ископаемых и разрешило работу таким иностранным кампаниям как BP Plc, Conoco Phillips, DongEnergy A/S, Royal Dutch Shell Plc, Statoil ASA[504].

Значительный интерес КНР проявляется в поданных заявках на такие инфраструктурные проекты как разведка и разработка месторождений, развитие аэропорта, глубоководного порта и пр. Интересы США представляются еще более глобальными. Так, в 2019 г. бывший Президент США Д. Трамп предлагал взять Гренландию в бессрочную аренду[505], а в 2020-м г. США выделили 12,1 млн. долл. правительству Гренландии[506]. Таким образом, с властями Дании и самой Гренландии взаимодействуют преимущественно иностранные субъекты, выступающие важными участниками реализации инфраструктурных и сырьевых проектов острова.

С целью привлечения инвестиций в свои северные территории, другое государство, Норвегия применяет такие механизмы, как система налоговых льгот для предприятий арктических территорий, реализация крупных инфраструктурных и социальных проектов, значительные межгосударственные научные проекты (в том числе с Россией). Примером инфраструктурных проектов в рамках ГЧП может служить разработка месторождений и развитие трубопроводного транспорта, реализовывавшиеся с компанией Equinor[507].

Последним государством, опыт которого мы обозначим, будут США. Для привлечения инвестиций на Аляску они используют налоговые льготы для

---

[504] Гренландия заинтересована в инвестициях из любого региона мира. – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/business/351757 (дата обращения: 01.03.2023).
[505] СМИ: Трамп намерен присоединить Гренландию к США. – Текст : электронный // Вести.ру : [сайт]. – URL: https://www.vesti.ru/amp/article/2446448 (дата обращения: 01.03.2023).
[506] Бадылевич, Р. В. Исследование зарубежного опыта реализации финансового регулирования развития арктических территорий и возможностей его применения в северных регионах РФ / Р. В. Бадылевич. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 44. – С. 16-17.
[507] Гутенев, М. Ю., Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Арктический вектор Норвегии: преемственность и новации / М. Ю. Гутенев, В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Современная Европа. – 2019. – № 4 (90). – С. 111-113.

добывающих компаний. Еще в период 90-х гг. XX в. для них была сформирована система льгот и преференций, которая в дальнейшем только расширялась и дополнялась. Также в регионе был создан специализированный фонд «Постоянный фонд Аляски», направленный на поддержку жителей региона.

В целом можно сделать вывод о том, что арктические государства проводят политику по развитию своих северных регионов. Значительное место в ней занимают инфраструктурные проекты, предполагающие привлечение инвестиций национальных и зарубежных. Более того, компании некоторых из них готовы выступать инвесторами проектов на арктических территориях других государств, реализуя механизмы сотрудничества, в частности ГЧП.

Тот факт, что современные государства проявляют интерес не только к зарубежной, но и к российской Арктике мы упоминали в других параграфах работы. Среди них можно назвать и те же мировые державы (Китай и США), и некоторые из арктических государств, которые готовы инвестировать, не только в свои территории. При этом стоит учитывать, что публичные оценки СМП, как главной транспортной магистрали российской Арктики, со стороны иностранных субъектов не всегда являются однозначными, что во многом связано с его определением в качестве конкурента, способного привлечь зарубежные компании и ресурсы.

Так, Норвегия, до последних дней выполнявшая с Россией ряд научных проектов, выступает со сдержанной критикой развития СМП, обосновывая это его экономической невыгодностью, неразвитостью инфраструктуры, проблемами с экологическими стандартами и пр.[508]. Очевидно, что это обусловлено высокой конкурентоспособностью СМП в отношении СЗП, являющегося, в свою очередь, потенциальной морской транспортной магистралью геополитических союзников Норвегии, Дании и Канады. Также, очевидно, что на сегодняшний день СМП обладает большей, чем СЗП способностью оттянуть на себя значительную часть

[508] Липунов, Н. С. Международное измерение Северного морского пути / Н. С. Липунов. – Текст : непосредственный // Российская Арктика. – 2021. – № 1 (12). – С. 81.

инвестиций иностранных государств. Это не означает, что европейские, в том числе норвежские компании не считают необходимым осуществлять работу в рамках СМП, в соответствии с механизмами ГЧП.

Так, в марте 2019 г. гендиректор Росатома А. Лихачев заявлял об интересе к работе по развитию СМП проявляли такие европейские компании как датская Nordic Bulk Carriers, немецкая Oldendorff Carriers, Tschudi Shipping Company и DNV GL из Норвегии, Stena AB из Швеции и финская Aker Arctic Technology[509]. А в рамках прошедшего в октябре 2021 г. Восточного экономического форума глава совета директоров Tschudi Group сообщил о запросе на статус резидента Арктической зоны для работы по развитию СМП[510]. Очевидно, что в контексте последних событий работа этих компаний может быть ограничена или отменена (с их стороны), однако это не означает полного устранения возможностей для западных инвестиций в будущем.

Также не столь однозначна политика в отношении СМП со стороны США. Не скрывая своего интереса к его транзитным возможностям, Соединенные Штаты пытаются оспорить право России на контроль над ним[511]. Последняя арктическая стратегия, опубликованная США, подтверждает их желание остановить то, что они воспринимают как российскую гегемонию в Арктике, и принцип «арктической исключительности»[512]. По сути, они намерены изолировать Россию без международных партнеров в Арктике. Примером может служить прекращение работы Арктического совета во время председательства

---

[509] Байназаров, Э. Северное слияние: Севморпуть привлек компании Скандинавии и Азии / Э. Байназаров // Известия : [сайт]. – URL: https://iz.ru/917088/elnar-bainazarov/severnoe-sliianie-sevmorput-privlek-kompanii-skandinavii-i-azii (дата обращения: 01.03.2023).

[510] Северный морской путь. Развитие по принципу трех S: save, sustainability, smart. – Текст : электронный // Федеральный бизнес журнал : [сайт]. – URL: https://business-magazine.online/fn_54043.html (дата обращения: 01.03.2023).

[511] Липунов, Н. С. Международное измерение Северного морского пути / Н. С. Липунов. – Текст : непосредственный // Российская Арктика. – 2021. – № 1 (12). – С. 81-82.

[512] National Strategy for the Arctic Region. – Text : electronic // The White House. – URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf (accessed: 01.03.2023).

России (2021-2023)[513]. В свою очередь, Россия не препятствовала функционированию Арктического совета, несмотря на оговорки по поводу вторжения США в Ирак, в связи с предполагаемым наличием оружия массового уничтожения, на которое не было санкции Совета Безопасности ООН, что в конечном итоге оказалось мистификацией, как показали западные исследователи[514]. Помимо геополитического влияния и доступа к ресурсам Арктики причиной для такой политики США являются арктические проекты Китая, являющегося для них одним из главных противников.

В этом контексте особенно важным является азиатское направление сотрудничества в рамках СМП. Очевидно, что интерес КНР в данном направлении является наиболее масштабным и стратегическим. Он направлен на реализацию «Полярного шелкового пути» и поэтому представляет особый интерес для китайских компаний. В качестве наиболее очевидного примера можно обозначить упомянутые китайские компании CNPC и Фонд шелкового пути, которые совместно с «НОВАТЭК» формировали проект «Ямал СПГ».

Кроме того, помимо организаций КНР, об интересе в развитии СМП в 2019-м г. заявляли японские компании Mitsui O.S.K. Lines и Weathernews Inc., а также YoungsanUniversity (InstituteofArcticLogistics) из Южной Кореи и DP World из ОАЭ[515]. В 2021 г. Mitsui O.S.K. Lines заключили три лизинговые (то есть выполняемые в рамках ГЧП) соглашения с российской Государственной

---

[513] Schreiber, M. Arctic Council nations are ‘pausing’ work after Russia’s invasion of Ukraine / M. Schreiber. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/the-7-other-arctic-council-nations-are-pausing-work-after-russias-invasion-of-ukraine/ (accessed: 01.03.2023).

[514] Powell, B. A. Investigative journalist Seymour Hersh spills the secrets of the Iraq quagmire and the war on terror / B. A. Powell. – Text : electronic // UC Berkeley News : [website]. – URL: https://newsarchive.berkeley.edu/news/media/releases/2004/10/11_hersh.shtml (accessed: 01.03.2023).

[515] Байназаров, Э. Северное слияние: Севморпуть привлек компании Скандинавии и Азии / Э. Байназаров // Известия : [сайт]. – URL: https://iz.ru/917088/elnar-bainazarov/severnoe-sliianie-sevmorput-privlek-kompanii-skandinavii-i-azii (дата обращения: 01.03.2023).

транспортной лизинговой компанией для реализации инфраструктурных проектов в области водного транспорта[516].

Приведенные примеры демонстрируют, что иностранные компании могут и должны включаться в список субъектов ГЧП, направленного на развитие СМП. В целом, основываясь на изложенном выше материале, схема всех субъектов, заинтересованных в развитии СМП и способных стать участниками ГЧП в рамках направленных на него проектов, может быть представлена следующим образом на **Рисунке 3.3**.

Рисунок 3.3 – Участники государственно-частного партнерства (ГЧП) по развитию СМП на момент 2022 г.

[516] Северный морской путь. Развитие по принципу трех S: save, sustainability, smart. – Текст : электронный // Федеральный бизнес журнал : [сайт]. – URL: https://business-magazine.online/fn_54043.html (дата обращения: 01.03.2023).

Представленная схема отражает основной набор реальных и потенциальных субъектов, которые могут выступать участниками ГЧП в проектах по развитию СМП. Очевидно, что в данном случае презентуется не исчерпывающий список участников, а ключевые и, отчасти, условные группы, которые могут быть детализированы и, напротив, объединены в более крупные категории. Так, среди всех названных субъектов можно выделить категорию государственных субъектов РФ, в которую включаются федеральные и региональные институты. Более предметно субъекты каждой из этих групп описаны в посвященных им параграфах: федеральные в определении организационной структуры по развитию СМП (параграф 2.2.) и региональные (в посвященном им параграфе 3.2.). Соответственно здесь раскрываться не будут.

Следующая отдельная категория иностранных субъектов была кратко обозначена в тексте этого параграфа и частично упоминалась в предыдущих. Она включает акторов разных уровней. Первый – это государственные зарубежные институты, которые могут проводить свою политику по отношению к РФ, и СМП в частности. Как правило, в эту категорию включаются мировые державы, реализующие в рамках Арктики свои геополитические стратегии, а также непосредственно связанные с ним арктические государства. Другим уровнем иностранного участия могут служить иностранные компании, которые работают в действующих проектах развития СМП.

Названия некоторых из них, также как и организаций другой отдельной категории, российских частных компаний, а также госкорпораций[517], можно найти на **рис. 3.2**. Очевидно, что работа таких промышленных «гигантов» как «Норникель», «НОВАТЭК», «Газпром», «Роснефть» и ряда других, а также ГК Ростатом, является одним из ключевых источников финансов, без которого развитие СМП не представляется возможным. Так, в 2018 г. именно Росатом стал основным инфраструктурным оператором СМП, и так как без крупного

[517] Специфика работы государственных корпораций и их отличие от частных компаний была обозначена нами в параграфе 2.2.

ледокольного флота, развитие инфраструктурных и добывающих проектов не может быть реализовано, его деятельность особенно важна[518].

Последняя категория субъектов – это потенциальные частные инвесторы. Их иностранную составляющую мы, отчасти, отразили в этом параграфе. Развитие российского сегмента также представляется возможным. Как отмечают исследователи, большей заинтересованностью в данном случае обладают компании, работающие в регионах АЗРФ и с ними соседствующих[519], что не исключает привлечение и «внерегиональных» субъектов.

Стоит отметить, что список субъектов, заинтересованных в развитии СМП достаточно широк и осложняется актуальной международной обстановкой (новыми санкциями и негативным отношением к РФ со стороны многих государств), что еще в большей мере, чем осложненный пандемией Covid-19 период, о котором пишут исследователи[520], может привести к задержке планов по инфраструктурному обновлению и развитию СМП.

В целом, роль частных компаний выражается в определенных показателях. Так, в 2020 г. общий грузооборот по СМП составил 33 млн. т., которых 22 млн. т. пришлось на грузы, проектов НОВАТЭК и его партнеров: «Ямал СПГ» и строящегося «Арктик СПГ-2». К ним относятся СПГ (на который приходится порядка 65% загрузки СМП, а потенциал к 2035 г. оценивается в 80%), нефть и металлы, добываемые другой компанией, «Норникель»[521]. В целом на конец 2020

---

[518] Фаляхов, Р. Миллиарды в Арктику: как Россия прокладывает Северный морской путь / Р. Фаляхов. – Текст : электронный // Газета.ру : [сайт]. – URL: https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327603.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

[519] Пилясов, А. Н., Путилова, Е. С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! / А. Н. Пилясов, Е. С. Путилова. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 30-36.

[520] Лукин, Ю. Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году: монография / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: ИД им. В. Н. Булатова САФУ, 2021. – С. 31, 36, 86, 90. – Текст : непосредственный.

Кудияров, С. Контейнер боится стужи / С. Кудияров. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – 2020. – № 45. – С. 18-19. – URL: https://expert.ru/expert/2020/45/kontejner-boitsya-stuzhi/ (дата обращения: 01.03.2023)..

[521] Журавлева, А. Долго ли, коротко ли: зачем миру Севморпуть / А. Журавлева. – Текст : непосредственный // Энергетическая политика. – 2021. – № 4 (158). – С. 79-82.

г. сумма проектов частных компаний составила 80 млрд. руб., заявленная сумма составляла 202 млрд. руб.[522]. Компаниям, которые реализуют проекты по добыче газа государством предоставлена нулевая ставка по налогу и льготы налога на прибыль[523].

На сегодняшний день газовые проекты являются наиболее реализуемыми. Действующий проект «Ямал-СПГ» реализуется НОВАТЭКом, с участием французской Total, китайских CNPC и Фонда шелкового пути. Три действующие линии завода будут производить в год 19,8 млн. т. СПГ. Потенциальная доля загрузки СМП, непосредственно связанной с развитием его инфраструктуры, к 2024 г. может составить 20 млн. т. Его также дополнят возможные 14,7 млн. т. от «Арктик СПГ-2» и порядка миллиона тонны Обской СПГ[524].

Реализация проекта «Арктик СПГ-2» НОВАТЭК осуществляет при помощи иностранных партнеров, называвшихся французской Total и китайской CNPC, а также CNOOK, японских Mitsui и Jogmec. В проектах развития значится строительство СПГ-линий. Третий проект «Обский» также предполагает строительство завода, по российским технологиям[525].

Одним из важных следствий разработки месторождений и строительства, связанных с ним заводов, является создание или развитие необходимой инфраструктуры. Как пишут исследователи А. Н. Пилясов и Е. С. Путилова: «Практически все работающие в Арктике крупные компании настойчиво стремятся получить этот районный, синергетический эффект на общем использовании созданной в районе пионерного освоения корпоративной

---

[522] Фаляхов, Р. Миллиарды в Арктику: как Россия прокладывает Северный морской путь / Р. Фаляхов. – Текст : электронный // Газета.ру : [сайт]. – URL: https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327603.shtml (дата обращения: 01.03.2023).
[523] Там же.
[524] Журавлева, А. Долго ли, коротко ли: зачем миру Севморпуть / А. Журавлева. – Текст : непосредственный // Энергетическая политика. – 2021. – № 4 (158). – С. 81.
[525] Там же, с. 80.

инфраструктуры, общем рынке труда корпорации, перетоках знания, компетенций, технологий между создаваемыми здесь подразделениями»[526].

Относительно работы НОВАТЭК авторы пишут, что компания создала корпоративную «империю» на Обской губе, состоявшую из ранее автономных участков. Другими примерами выступают компании Газпромнефть и Роснефть. Проектом первой является «Газ Ямала», который должен создать инфраструктуру, способствующую объединению 15-ти месторождений п-ова Ямал[527].

Роснефть также работает над инфраструктурной интеграцией ряда месторождений Красноярского края, предполагающей объединение производственной, транспортной и инфраструктуры. При присоединении к этой работе АО «Нефтегазхолдинг» будет реализован проект «Восток Ойл», предполагающий строительство нефтепровода и расширение возможностей транспортировки нефти по СМП[528]. Потенциал этого проекта оценивается в 30 млн. т. грузов до 2024 г. и 150 млн. т. грузов до 2030 г., что позволяет говорить о нефтяных проектах как второй, после СПГ составляющей загрузки СМП[529]. Именно это направление предполагает строительство (а не развитие имеющейся) инфраструктуры, в частности порта мощностью 25 млн. т. на Таймыре[530].

В **Приложении Д** были обозначены основные проекты, предполагающие развитие инфраструктуры СМП при помощи механизмов ГЧП. Из таблицы можно легко увидеть, что сырьевые проекты играют не меньшую роль, чем инфраструктурные. Напротив, на сегодняшний день первые (сырьевые) являются

---

[526] Пилясов, А. Н., Путилова, Е. С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! / А. Н. Пилясов, Е. С. Путилова. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 31.
[527] Там же, с. 31.
[528] Там же, с. 31-32.
[529] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
[530] Журавлева, А. Долго ли, коротко ли: зачем миру Севморпуть / А. Журавлева. – Текст : непосредственный // Энергетическая политика. – 2021. – № 4 (158). – С. 81.

более динамичными и реализуемыми на практике, а не в потенциале. Ко вторым, исследователи традиционно относят СШХ, Белкомур, Баренцкомур, Каскомур[531]. Каждый из них обладает большим значением для развития регионов АЗРФ и СМП, однако практическое осуществление требует крайне высоких затрат, что делает механизмы ГЧП особенно важными и востребованными для их реализации.

Обозначая другие объекты ГЧП, стоит отметить, что строительство портов (и сопутствующей инфраструктуры), а также управление ими являются важной составляющей развития СМП. По данным Мирового банка в 2015 г. из морских портов 17-ти государств десять (в Великобритании, Германии, Греции, Ирландии, Испании, Италии, Португалии, Франции, Швеции и на Кипре) развивались частными компаниями на основе концессионного договора, являющегося вариантом ГЧП[532]. Как правило, в сферу их ответственности входят перегрузочные комплексы и потовые вспомогательные службы. Со стороны государства, собственность на порты государственной (муниципальной или центральной) или полностью частной.

Порты СМП нуждаются на сегодняшний день в реконструкции или строительстве новых сооружений, что выступает стимулом для государственных и региональных властей в работе по привлечению к сотрудничеству частных компаний. Так, Мурманский морской порт, являющийся одним из наиболее крупных элементов инфраструктуры СМП в октябре 2010 г. (как и весь г. Мурманск) был объявлен особой экономической зоной, способствующей привлечению инвестиций. Архангельский морской порт обладает меньшим потенциалом из-за климатических условий и на сегодняшний день нуждается в реконструкции объектов его инфраструктуры, в том числе нефтеналивного

---

[531] Серова, Н. А., Серова, В. А. Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики / Н. А. Серова, В. А. Серова. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2019. – № 36. – С. 51.

[532] Trujillo, L., Nobela, G. Privatization and Regulation of the Seaport Industry / L. Trujillo, G. Nobela. – Washington, D.C.: The World Bank, 2015. – pp. 14-18, 56-57. – Text : direct.

терминала, обладающего особенной значимостью для крупных нефтяных компаний. Не меньшей коммерческой для частного капитала и стратегической для российского государства значимостью обладают другие основные порты АЗРФ: Диксон, Дудинка, Игарка, Тикси, Певек и порт Провидения. Каждый из них в большей или меньшей степени обладает потребностью инфраструктурного обновления и содержит сегменты, подходящие для реализации в рамках механизмов ГЧП.

Очевидно, что портовая инфраструктура и прилегающая к ним транспортная, являются не единственными сегментами, в которых могут быть реализованы механизмы ГЧП и имеется значительная потребность в них. Это может включать в себя элемент морского пути СМП. Очевидно, что в отличие от Суэца, СМП не является искусственным каналом. В данном случае речь идет скорее о мониторинге ледовой ситуации и сопровождении ледокольной навигации, что в условиях Арктики является крайне важным направлением деятельности. Соответственно, упоминавшийся ледокольный флот, различные типы судов, порты, необходимые для их обслуживания, и перевалочные узлы также могут выступать направлением применения ГЧП для развития СМП.

Нельзя отрицать, что механизмы государственной поддержки домашних хозяйств и деятельности в Арктике существуют. Предусмотрены льготы для нефтегазовых и транспортных проектов в Арктике; государственная поддержка предпринимательства[533]; субсидирование страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование; таможенное регулирование, земельные участки, субсидии из федерального бюджета на капитальные вложения в объекты инфраструктуры, поддержка деятельности

[533] Федеральный закон РФ от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/45677 (дата обращения: 01.03.2023).

коренных народов[534], деятельность Агентства по развитию человеческого капитала, Фонда развития Дальнего Востока и Арктики, Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики[535]. В регионах также действуют региональные и муниципальные налоговые льготы. Однако стоимость проектов транспортной инфраструктуры (судостроения или портовой инфраструктуры) в неблагоприятных климатических условиях слишком высока, потому что тарифы, устанавливаемые компанией, регулируются государством. Любой подобный инфраструктурный проект имеет длительный срок окупаемости, особенно в Арктике. И еще российское правительство самоограничивает иностранное партнерство (пример железнодорожного проекта Белкомур). Проекты транспортной инфраструктуры нельзя сравнивать с проектами по эксплуатации природных ресурсов, которые ранее были доступны для привлечения иностранных инвестиций с одобрения федерального правительства. Кроме того, нынешний экономический кризис, распространение беспрецедентных санкций с ограничениями на доступность технологий – все это указывает на необходимость инновационных мер по содействию государственно-частному партнерству.

Подводя итог данному параграфу, стоит отметить, что потенциал применения механизмов ГЧП в развитии СМП достаточно высок. Он характеризуется имеющейся в России нормативной базой реализации ГЧП, опытом других государств в применении подобных механизмов, в том числе в их арктических регионах, достаточно большим числом субъектов (отечественных и зарубежных), которые могли бы иметь возможность осуществлять партнерство в рамках договоров ГЧП и могли бы быть заинтересованы в них, в первую очередь добывающих и, сопутствующих им, инфраструктурных, транспортных проектов,

---

[534] Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 978-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/ySRA2HsTpqZ9vXm8WWbmOoil9Qu7F6AA.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[535] Постановление Правительства РФ от 30 марта 2021 г. № 484. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104020037 (дата обращения: 01.03.2023).

способствующих развитию СМП, при условии благоприятного для инвесторов климата и предоставления достаточных льгот в соответствии с международными нормами. Более того, имеющиеся инфраструктурные объекты СМП нуждаются в привлечении инвестиций и развитии, которые, в соответствии с мировым опытом, на сегодняшний день могут эффективно осуществляться в рамках механизмов ГЧП.

3.3 Взаимодействие России с иностранными государствами и бизнесом в целях обеспечения развития СМП в Арктике

Как свидетельствует содержание всех предыдущих составляющих исследования, обеспечение развития в рамках СМП выступает одной из важных задач Российской Федерации, национальной транспортной коммуникацией которой он является. При этом в актуальных международных условиях вопросы арктической безопасности больше, чем раньше зависят от геополитической и геоэкономической ситуации. Независимо от возможностей России оказывать влияние на мировую систему и продвигать свои внешнеполитические ориентиры, она должна сотрудничать с иностранными государствами и бизнесом, поскольку только национальных ресурсов для развития крупных северных проектов не может быть достаточно[536]. В ситуации усиления санкций это проявляется в

[536] Godzimirski, J., Sergunin, A. Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA / J. Godzimirski, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2020. – Vol. 11. – pp. 40-41. DOI: http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v11.1350.
Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 20-26. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.

большей степени, поскольку уже начался экономический спад[537] и появились дефициты федерального бюджета, которых не было в начале XXI века[538].

Еще одной важной категорией субъектов (как мы продемонстрировали ранее) являются крупные российские компании. Участие отечественного частного капитала не менее (а в текущей ситуации международного противостояния, и более) значимо и обусловлено значительным коммерческим потенциалом развития СМП, как одной из ведущих транспортных магистралей России, способной обеспечить государственный и международный транзит грузов. Примеры и потенциал реализации проектов по развитию СМП на основе механизмов ГЧП были нами описаны в прошлом параграфе. В этой, завершающей наше исследование части, будут определены другие составляющие значимости привлечения российских частных и иностранных субъектов для развития СМП и их взаимной (наряду с российским руководством) заинтересованности в Арктике. При этом стоит учитывать, что в текущей ситуации было бы нереалистично ожидать, что компании предоставят две трети необходимых средств в условиях преобладающей инфляции и текущего экономического состояния[539]. Не зависимо от политических условий любые крупные частные компании будут в первую очередь руководствоваться своей экономической выгодой. Это означает, что российское руководство должно предпринимать меры по стимулированию

---

[537] Королева, А. МВФ ошеломил прогнозом по России / А. Королева. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – URL: https://expert.ru/2023/01/31/mvf-poveril-v-rossiyu/ (дата обращения: 01.03.2023).

[538] Информация об исполнении федерального бюджета. – Текст : электронный // Минфин России : [сайт]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/statistics/fedbud/execute?id_57=80042-informatsiya_ob_ispolnenii_federalnogo_byudzheta (дата обращения: 01.03.2023).

[539] Потаева, К. Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства / К. Потаева. – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim (дата обращения: 01.03.2023).

Определен размер инвестиций в Севморпуть до 2024 года. – Текст : электронный // Рамблер Финансы : [сайт]. – URL: https://finance.rambler.ru/economics/42017202-opredelen-razmer-investitsiy-v-sevmorput-do-2024-goda/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 01.03.2023).

инвестиций (в том числе иностранных), путем предоставления налоговых льгот иностранным инвесторам и других мер, направленных на обеспечение развития СМП[540].

Очевидно, что направленная на решение этих задач политика России должна предполагать пересмотр актуальных проблем и выгод, а также учет имевшихся ранее. Субъектами РФ и центральным руководством должен быть произведен новый анализ арктических проектов, предполагающий определение наиболее выгодных из них, которые могут быть реализованы до 2030 г. При этом стоит учитывать, что помимо актуальной международной ситуации имеются факторы, которые ранее оказывали влияние на развитие СМП и предполагали привлечение зарубежных партнеров.

Так, на протяжении последних десятилетий развитие морского транспорта РФ и его инфраструктуры предполагало участие крупных компаний. Согласно Транспортной стратегии РФ до 2030 г., на момент 2018 г. общее количество судов морского флота, который контролировался Россией, составляло 1341 судно. Из них более тысячи (1093) составляли судоходный флот РФ, зарегистрированный под ее же флагом. Остальные 248 судов были зарегистрированы под флагами иностранных государств[541]. При столь положительном соотношении численности судов оценка этого показателя меняется, если посмотреть их дедвейт (полную грузоподъемность). Так, на флот под российским флагом, который превышает две трети от общего числа российских судов, приходился общий дедвейт в 7 млн. т. Российские судна под иностранным флагом, напротив, насчитывали общую

---

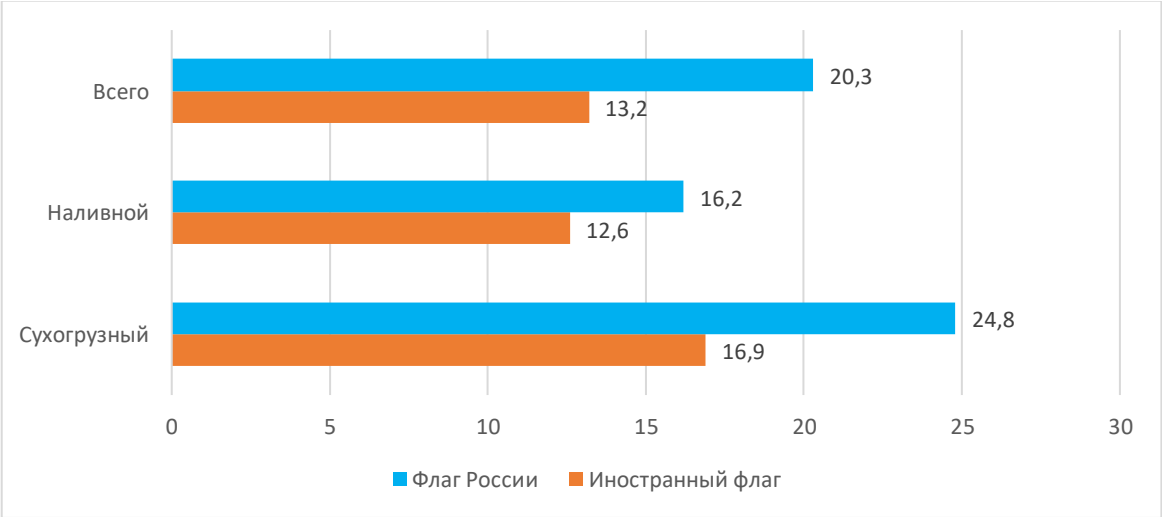
[540] Бхагват, Д. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». – 2022. – № 2. – С. 85-88.

[541] Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

грузоподъемность 14,1 млн. т.[542]. Таким образом, общий набор судов, контролируемых российскими судовладельцами и зарегистрированных под российским флагом, был низким в общем объеме тоннажа, и требовал стратегической государственной работы по ее увеличению.

Еще одним немаловажным аспектом, демонстрирующим необходимость развития морского транспорта России и привлечения частного капитала, является средний возраст судов под российским флагом. В упомянутом проекте транспортной Стратегии наглядно демонстрируется этот показатель. Очевидно, что и в его любой категории, возраст судов под флагом РФ превышает российский флот, зарегистрированный под иностранным флагом на 5-8 лет. Кроме того, возраст комбинированного и пассажирского флота, составляющих 67,4%, превышает 30-35 лет[543]. Это актуализирует вопрос его обновления и позволяет предполагать проблему в получении доступного финансирования, направляемого на обновление судов (**Рисунок 3.4**).

Рисунок 3.4 – Средний возраст морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года (количество лет) [544]



[542] Стратегия прорывного развития. – Текст : электронный // Kavkaz.Travel-Tur : [сайт]. – URL: https://nika-kavkaztur.ru/mor-vesti/strategiia-proryvnogo-razvitiia.html (дата обращения: 01.03.2023).
[543] Там же.
[544] Морской флот отечественных компаний. – Текст : электроннный // Морские вести России : [сайт]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/90465/ (дата обращения: 01.03.2023).

Обозначенные показатели демонстрируют некоторые проблемные аспекты морского транспорта РФ особенно в связи с бойкотом международных судоходных компаний и отсутствием у России опыта строительства контейнеровозов, танкеров для сжиженного газа и дизельных ледоколов[545]. Данные показатели особенно актуальны в контексте определяемых Президентом РФ задач развития СМП[546]. Масштабность и возможности международных морских перевозок также подтверждаются показателем 42 тыс. км. морских границ[547], которыми обладает российское государство. Однако, как отмечают исследователи морской транспортной инфраструктуры, одним из главных свойств морского транспорта являются его доминирующие позиции в мировом грузообороте, который на данный момент составляет от его общего объема две трети. «Преимущества, связанные с относительной дешевизной и способностью перемещать на дальние расстояния различные грузы являются решающими основаниями сохранения лидирующих позиций морского транзита грузов»[548]. Это делает указанный фактор особенно важным. Однако, в процессе текущего международного противостояния, эта сфера РФ подвергается новым угрозам.

Так, одним из главных показателей является объем перевалки российских грузов, осуществляемый морскими портами России. Его динамика за 2010-2021 гг. демонстрирует важные тенденции. Из общего объема всех российских грузов (грузооборот которых возрос с 526 до 835 млн. т.) можно выделить две пары показателей. Первая – это распределение на каботажные (реализуемые внутри российского государства) и внешнеторговые. В каждом из них наблюдалась

---

[545] В России критически не хватает флота. – Текст : электронный / Морские вести России : [сайт]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/95648/ (дата обращения: 01.03.2023).

[546] Совещание по вопросам развития Арктической зоны. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://kremlin.ru/events/president/news/68188 (дата обращения: 01.03.2023).

[547] Флоринских, Ю. Транспортная система России / Ю. Флоринских. – Текст : электронный // Заводы.рф : [сайт]. – URL: https://заводы.рф/publication/transportnaya-sistema-rossii#morskoy-transport (дата обращения: 01.03.2023).

[548] Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 56.

положительная динамика, несколько снизившаяся к 2021 г., более интенсивная для вторых, чем первых[549]. Вторая пара – это перевалка российских грузов через порты сопредельных государств или через российские порты. Здесь также можно проследить легко объяснимые, но не менее важные тенденции. Помимо еще большего доминирования перевалки через российские торговые порты, важной тенденцией здесь стал разный вектор динамики, каждого из показателей. Он нашел свое выражение в том, что перевалка через российские морские порты продемонстрировала значительный рост, а через порты сопредельных государств, напротив, падение, усилившееся после 2014 г.[550]. Очевидно, что выявленные тенденции во многом были обусловлены факторами международной политики: значительным осложнением отношений с Украиной, международными санкциями, которые усиливаются актуальными событиями (специальной военной операцией в Украине и реакцией на нее западного мира).

События 2014 г. (присоединение Крыма к РФ и последовавшие санкции) в целом актуализировали вопрос использования портов сопредельных России государств и его минимизации. Однако в силу ряда причин: наличия у российских собственников своих портовых терминалов за рубежом, присутствия в российских портах ряда проблем (отсутствия специализированных для перевалки определенных грузов терминалов и глубоководных причалов в Азово-Черноморском регионе, и пр.), на сегодняшний день полностью завершить этот процесс невозможно.

При этом рост перевалки грузов через российские морские порты более чем в полтора раза является очевидной положительной тенденцией, усиливающейся

---

[549] Грузооборот морских портов России в 2021 году вырос на 1,7%. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/323885/ (дата обращения: 01.03.2023).

[550] Стратегия прорывного развития. – Текст : электронный // Kavkaz.Travel-Tur : [сайт]. – URL: https://nika-kavkaztur.ru/mor-vesti/strategiia-proryvnogo-razvitiia.html (дата обращения: 01.03.2023).

Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год. – Текст : электронный // Министерство Транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents (дата обращения: 01.03.2023).

тем, что процент экспорта в ней составил половину. Также можно отметить, что в структуре перевалки морских грузов экспорт в разы опережает все остальные виды перевозок (импорт, каботаж и транзит), что подтверждает сделанные выводы.

Еще одним важным показателем, обеспечивающим положительную динамику перевалки грузов через морские порты РФ, является рост их (портов) производственной мощности. Эта динамика положительна. За период с 2008 по 2021 гг. она демонстрирует рост и общего показателя, и учитываемых отдельно сухих и наливных грузов примерно в 1,5 р. С показателя порядка 600 и 250 каждой из категорий в 2008 г. он возрос до 835,2 млн. т. (всего) и 412,8 млн. т. (сухих) и 422,4 млн. т. (наливных) грузов в 2021 г.[551]. Тот факт, что СМП, несмотря на «ковидные» и санкционные ограничения вносит в общероссийские показатели свой вклад, подтверждается количественными показателями. В 2021 г. общий объем перевозок по СМП составил 33,5 млн. т., что на полмиллиона превысило показатели 2020 г. и стало отражением реализующейся положительной динамики. Важно, что в рамках СМП был увеличен именно транзитный грузопоток, возросший с 1,4 млн. т. транспортировавшихся в 2020 г., до 2,3 млн. т. в 2021 г.[552].

Также стоит отметить, что в сегменте наливных грузов значительную часть грузооборота по СМП (как и всех морских перевозок РФ) составил появившийся в 2009 г. груз в виде сжиженного природного газа, о значимости транспортировки которого, в рамках СМП, мы неоднократно писали. В 2021 г. по СМП было перевезено 19,5 млн. т. СПГ и газоконденсата. Другую, не менее важную долю

---

[551] Стратегия прорывного развития. – Текст : электронный // Kavkaz.Travel-Tur : [сайт]. – URL: https://nika-kavkaztur.ru/mor-vesti/strategiia-proryvnogo-razvitiia.html (дата обращения: 01.03.2023).
Грузооборот морских портов России в 2021 году вырос на 1,7%. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/323885/ (дата обращения: 01.03.2023).
[552] Перевозки по Северному морскому пути побили новый рекорд. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://www.rosatom.ru/journalist/news/-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2021-godu-sostavil-okolo-35-mln-tonn/ (дата обращения: 01.03.2023).

(7,7 млн. т.) составили нефть и нефтепродукты, и оставшуюся часть «твердые» грузы: уголь, древесина, оборудование и стройматериалы ресурсных арктических проектов[553]. Однако стоит отметить, в актуальных условиях наблюдавшаяся положительная динамика также подвергается новым угрозам. Так, зарубежные источники пишут об ограничении поставок СПГ, законтрактованных бывшим торговым подразделением «Газпрома» в Европе, недавно экспроприированным правительством Германии[554]. Другая немецкая компания «Wintershall Dea» также вышла из своего проекта в российском Арктическом регионе[555].

Также, наиболее известная проблема европейского эмбарго на импорт российской нефти может была дополнена запретом страховать танкеры с российской нефтью, которая перевозится по всему миру. Эта угроза может оказаться более серьезной, чем запрет на покупку российской нефти, так как вектор ее поставок может быть переориентирован, а запрет на страхование может усложнить ситуацию для России повсеместно, не зависимо от региона транспортировки российских грузов[556]. Варианты преодоления этой угрозы могут быть заимствованы из иранского опыта преодоления нефтяных санкций, однако их потенциальные негативные последствия должны также учитываться в планировании развития СМП.

---

[553] Перевозки по Северному морскому пути побили новый рекорд. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://www.rosatom.ru/journalist/news/-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2021-godu-sostavil-okolo-35-mln-tonn/ (дата обращения: 01.03.2023).

[554] Kennedy, C. Russia's Yamal LNG Declares Force Majeure On Some Europe Cargoes / C. Kennedy. – Text : electronic // OilPrice : [сайт]. – URL: https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russias-Yamal-LNG-Declares-Force-Majeure-On-Some-Europe-Cargoes.html (accessed: 01.03.2023).

[555] Humpert, M. German Oil and Gas Company Faces Criticism For Slow Exit from Russia / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [site]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/german-oil-and-gas-company-faces-criticism-slow-exit-russia (accessed: 01.03.2023).

[556] Чем опасен запрет на страхование танкеров с российской нефтью. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/economics/02/06/2022/629769549a79473ee1336696?from=column_12 (дата обращения: 01.03.2023).

Даже без введения этой санкционной меры российские морские перевозчики на сегодняшний день подвергаются ограничениям в своей деятельности. Одним из примеров стала конфискация США иранской нефти, которая перевозилась на российском танкере. Даже после того, как было установлено, что собственники танкера не подпали под санкции ЕС, груз был конфискован, так как «принадлежит стране, которая находится под санкциями»[557] и отправлен на греческом танкере в США.

Помимо вопросов морского транзита преградой для развития СМП является прерывание контрактов и угроза приостановки участия зарубежных партнеров в ключевых проектах, связанных с инфраструктурой, сырьевой и транспортной эксплуатацией СМП[558]. Так, в конце мая 2022 г. компания Daewoo Shipbuilding объявила об аннулировании контракта с НОВАТЭК на строительство танкеров ледового класса[559]. До введения санкций предполагалось, что южнокорейские компании построят 35 судов для перевозки сжиженного природного газа для российских компаний и партнеров по проектам Arctic LNG[560]. Еще есть зависимость от других иностранных верфей. Они отражены в **Приложении Е**. Точный статус заказов на баланс не был публично подтвержден DSME.

---

[557] США конфисковали в Греции иранскую нефть в российском танкере. – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/world/842618 (дата обращения: 01.03.2023).

[558] Trafigura divests in Vostok Oil. – Text : electronic // Offshore Technology : [website]. – URL: https://www.offshore-technology.com/news/trafigura-vostok-oil/ (accessed: 01.03.2023).
Humpert, M. Western sanctions delay opening of Arctic LNG by one year / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/western-sanctions-delay-opening-arctic-lng-2-project-one-year (accessed: 01.03.2023).
Portala, J. Technip Energy signs deal to leave Arctic LNG-2 / J. Portala. – Text : electronic // Artictoday : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project (дата обращения: 01.03.2023).

[559] Daewoo Shipbuilding аннулировала заказ на строительство танкеров для Арктик СПГ-2. – Текст : электронный // Росбалт : [сайт]. – URL: https://m.rosbalt.ru/business/2022/05/23/1959166.html (дата обращения: 01.03.2023).

[560] Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers. – Text : electronic // Financial Times : [website]. – URL: https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239 (accessed: 01.03.2023).

Очевидно, что строительство СПГ-танкеров, также как атомных ледоколов[561], запланированных Правительством РФ на ближайшие годы (ледокол «Урал» – сдан в эксплуатацию в 2022 г., «Чукотка» – 2024-й г., «Якутия» – в 2026-й г., флагманский «Лидер» – 2027-й г.)[562] относится к категории ключевых проектов, без которых развитие СМП будет очень затруднено[563]. Нехватка судов соответствующих ледовых классов (**Приложение Ж**), вероятно, повлияет на реализацию планов грузоперевозок по СМП из-за зависимости и отсутствия местных мощностей/технологий. Счетная палата Российской Федерации уже предупредила: «Анализ показал, что показатели функционирования объектов инфраструктуры в части увеличения грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн тонн могут не быть выполнены в срок» [564].

Глубина воды вдоль СМП невелика. Многие районы, включая новые и старые порты, требуют дополнительного дноуглубления для обслуживания судов большего тоннажа. Можно отметить, что подрядчики из четырех крупных европейских дноуглубительных компаний (Van Oord, Boskalis, Jan de Nul, DEME), которые обеспечивали более 98% дноуглубительных работ в российских портах, отказались участвовать в российских арктических инфраструктурных проектах с февраля 2022 года[565]. В План-2022 по развитию СМП включена необходимость

---

[561] Кожевников, Д. Дизельными могут стать все шесть ледоколов, которые планируют построить на собственные средства компании и госкорпорации «Росатом», работающих сегодня в Арктике / Д. Кожевников // Таймырский телеграф : [сайт]. – URL: https://ttelegraf.ru/news/nornikel-i-rosneft-peresmatrivayut-plany-po-stroitelstvu-ledokolov-na-szhizhennom-gaze/ (дата обращения: 01.03.2023).

[562] Глава Минвостокразвития РФ: грузооборот по Севморпути может превысить 90 млн тонн в 2024 году при выполнении планов компаний. – Текст : электронный / Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (дата обращения: 01.03.2023).

[563] Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R. R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – pp. 10-12. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.

[564] Счетная палата: рост грузопотока по СМП до 80 млн тонн может не быть достигнут к 2024 году. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7506115 (дата обращения: 01.03.2023).

[565] Гненной, О. Северный морской путь: что готовит нам грядущий день? / О. Гненной. – Текст : электронный // Korabel.ru : [сайт]. – URL:

проведения дноуглубительных работ. Однако дноуглубительные работы являются еще одной жизненно важной областью, которая может способствовать задержке в достижении целей, поскольку российские возможности в данной области ограничены.

Так немаловажной стала новость о том, что ряд компаний КНР могут выйти из «Арктик СПГ-2». Как пишут информационные источники, весной 2022 г. в строительстве модулей для этого проекта были задействованы компании Китая: Bomesc Offshore Engineering, Cosco Shipping Heavy Industry, Penglai Jutal Offshore Engineering, Wison Offshore Engineering, Qingdao McDermott Wuchuan[566]. В этот период вопрос завершения их участия в проекте не был решен и находился в процессе обсуждения всех заинтересованных сторон. Приведенный пример важен, так как он отражает участие в развитии СМП ключевых субъектов: крупных компаний России (в данном случае НОВАТЭК) и иностранного субъекта (на примере Китая). Консолидированное влияние западных санкций на важные проекты АЗРФ, все из которых связаны с целями по перевозке грузов по СМП, изложенными в Плане-2022, представлено в **Приложении И**.

Эти проблемы могут указывать на опасения Китая вторичных санкций, введенных коллективным Западом, включая США[567]. В целом заинтересованность КНР в новом выгодном и безопасном транспортном маршруте позволяет допускать положительный для РФ исход этой ситуации и в целом рассматривать Китай как сохраняющегося и в период санкций зарубежного партнера по развитию СМП. Интерес Китая к новому прибыльному и безопасному транспортному маршруту позволяет обеспечить положительный исход этой

---

https://www.korabel.ru/news/comments/severnyy_morskoy_put_chto_den_gryaduschiy_nam_gotovit_2.html (дата обращения: 01.03.2023).

[566] Пять китайских компаний могут выйти из проекта «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/05/22/923069-arktik-spg-2 (дата обращения: 01.03.2023).

[567] Global Sanctions dashboard: Russia default and China secondary sanctions. – Text : electronic // Atlantic Council : [website]. – URL: https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/global-sanctions-dashboard-russia-default-and-china-secondary-sanctions/ (accessed: 01.03.2023).

ситуации для Российской Федерации и, в целом, рассматривать Китай в качестве постоянного иностранного партнера в развитии СМП в период санкций при условии, что российское правительство готово пересмотреть свою негласную политику в том, чтобы не предлагать Китаю участие в инфраструктурных проектах. Кроме того, Россия могла бы также привлечь Новый банк развития организации БРИКС для финансирования СМП[568]. Принимая во внимание опыт проекта расширения Панамского канала, где проект финансировался пятью международными финансовыми институтами, и аналогичную модель проекта Суэцкого канала (также поддержанного финансированием со стороны граждан), это представляется разумным решением[569]. Данные инициативы были поддержаны международной стратегической консультативной группой. На наш взгляд, важно учитывать этот опыт, поскольку состояние российской экономики, о котором говорилось ранее, не позволяет финансировать многие из запланированных проектов (План-2022).

Таким образом, завершая тему угроз и сложностей в развитии СМП, которые были ранее и начали возникать в период последних санкций, отметим, что ряд не названных проблем, также, как и положительных тенденций, достаточно широк. К первым (негативным) факторам, которые не были обозначены, могут быть отнесены такие как нехватка на социально важных

---

[568] Бхагват, Д. В. Сотрудничество России и стран БРИКС в развитии Северного морского пути: вызовы и возможности / Д. В. Бхагват, В. А. Халтуринская. – Текст : непосредственный // Научно-технологическое и инновационное сотрудничество стран БРИКС: Материалы международной научно-практической конференции, Москва, 25–26 октября 2022 года. Том Выпуск 1. – Москва: Институт научной информации по общественным наукам РАН, 2023. – С. 49-52.

[569] Multilateral Institutions to Lend $2.3 Billion for Panama Canal. – Text : electronic // International Finance Corporation : [website]. – URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/multilateral+institutions+to+lend+%242.3+billion+for+panama+canal (accessed: 01.03.2023).
Zazou, Z. A. Citizens' participation in financing national projects / Z. A. Zazou. – Text : direct // Review of Economics and Political Science. – 2020. – pp. 7-8. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131.
Бхагват, Д. В. Политика развития международных судоходных маршрутов: потенциал применения зарубежного опыта в России на примере Северного морского пути / Д. В. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник Московского Университета. – 2021. – Серия 12. Политические науки. – № 2. – С. 94-99.

маршрутах пассажирских судов, недостаток или, напротив, избыток производственных мощностей портов по конкретным грузам и т.д. В категорию вторых (положительных) тенденций можно включить ориентацию развития морских транспортных коммуникаций России на современные показатели и тенденции глобального мира, увеличение перевала определенных категорий грузов. Все эти показатели включены в «морской сегмент» стратегии развития транспорта России[570] и предполагают работу с ними (в первом случае в контексте решения, во втором – стимулирования и обеспечения) в процессе реализации современной государственной политики российского руководства.

Тот факт, что даже в период санкций положительные тенденции в развитии СМП находят свое практическое выражение, подтверждается не только их отражением в стратегических документах РФ, но и фактическими аспектами реализующейся работы российского руководства с крупными российскими компаниями и иностранными субъектами[571]. Так, по результатам совещания по развитию Арктики, проведенного Президентом РФ в апреле 2022 г.[572] министр развития Дальнего Востока и Арктики А. Чекунков заявил о том, что план повышения грузооборота по СМП до 80 млн. т. к 2024 г., который был составлен еще в досанкционный период, сохраняется. Более того, он может превысить цифру в 90 млн. т. грузооборота к этому же моменту[573].

---

[570] Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

[571] Чекунков, А. Глава Минвостокразвития – о России в эпицентре разлома мира / А. Чекунков. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/opinions/business/30/08/2022/630c8a059a79476653b31863?from=from_main_2 (дата обращения: 01.03.2023).

[572] Совещание по вопросам развития Арктической зоны. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://kremlin.ru/events/president/news/68188 (дата обращения: 01.03.2023).

[573] Глава Минвостокразвития РФ: грузооборот по Севморпути может превысить 90 млн тонн в 2024 году при выполнении планов компаний. – Текст : электронный / Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (дата обращения: 01.03.2023).

Эти позитивные прогнозы связываются министром с работой крупных компаний на СМП и с выполнением именно ими (компаниями) сформированных планов. Так, крупнейшими компаниями, которые на сегодняшний день работают в рамках СМП и обеспечивают потенциал его развития выступают «Газпромнефть», «НОВАТЭК», «Роснефть» и судостроительная верфь «Северная звезда». Ими к 2024 г. должны быть обеспечены такие показатели перевозок по СМП, как «35 млн. т. нефти, 31 млн. т. сжиженного природного газа, 10 млн. т. транзитных грузов»[574], а также 8 млн. т. угля и столько же – металлы и грузообеспечение в рамках северного завоза. Предпоследняя категория (металлы) приводит к необходимости отметить в процессе развития СМП еще одну крупную компанию, ГМК «Норильский никель». Измеряемые в категориях объемов перевозок металлы, добываемые этой кампанией, далеко не столь значительны. Это создает впечатление не вхождения ее в число «ведущих игроков» на СМП. Однако стоимость металлов, измеряемая десятками млрд. долл., делает ее не менее важным участником арктического грузооборота.

Более того, усилиями именно компаний ГМК «Норильский никель» и НОВАТЭК была обеспечена ледовая проводка судов в конце 2021 г., обеспечившая северный завоз и реализующиеся инвестиционные проекты[575]. Таким образом, роль крупных российских компаний является крайне значительной и взаимодействие российского руководства с ними является одним из ведущих направлений обеспечения развития СМП и арктической транспортной безопасности, непосредственно с ним связанной. О способах привлечения государством к развитию инфраструктуры СМП частного капитала мы писали ранее. В данном случае стоит отметить, что его работа предполагает не только самостоятельное участие российских компаний, но и их деятельность в качестве

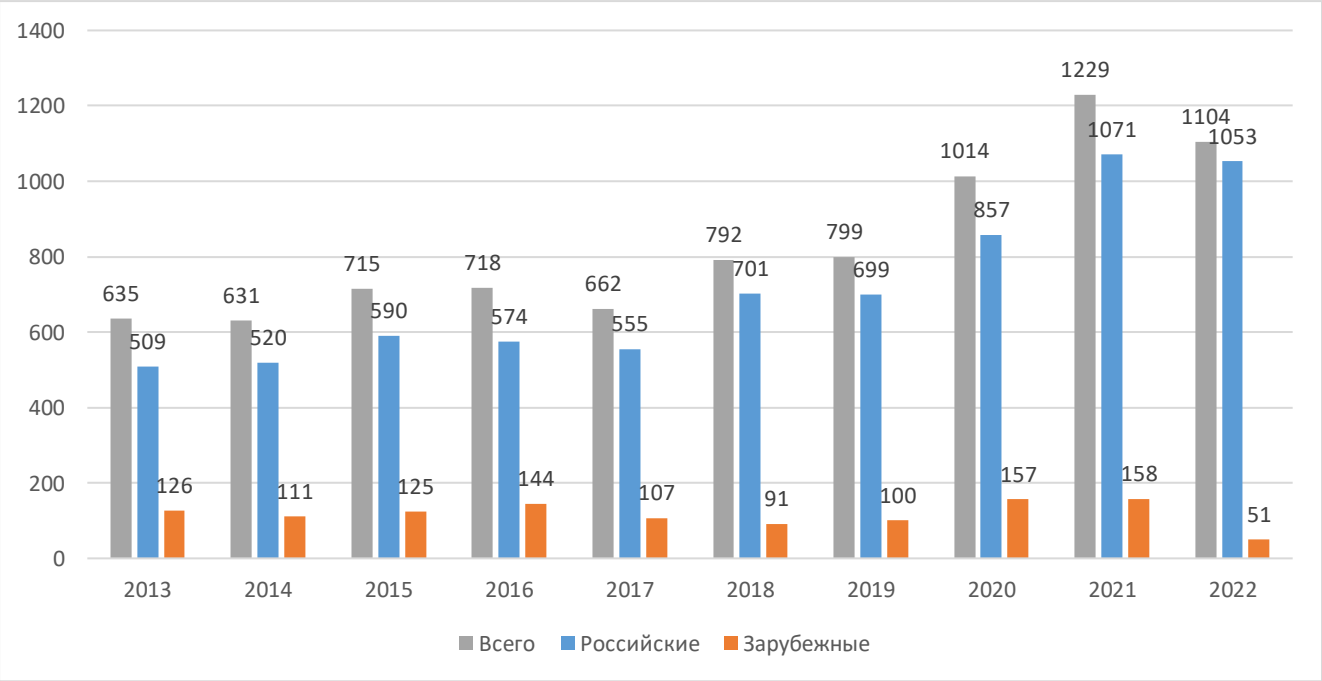
---

[574] Глава Минвостокразвития РФ: грузооборот по Севморпути может превысить 90 млн тонн в 2024 году при выполнении планов компаний. – Текст : электронный / Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (дата обращения: 01.03.2023).
[575] Там же.

медиаторов, способствующих привлечению иностранных кампаний и реализующих коммуникацию с ними.

Подтверждением реализации положительных трендов, которые находят свое выражение, несмотря на обозначенные негативные тенденции, служит динамика, первоначально составленная В. Ерохиным, из управления данных Росатома, и которая была дополнена автором (**Рисунок 3.5**). Представленная гистограмма наглядно демонстрирует, что работа российских и иностранных компаний обеспечивает на протяжении последнего десятилетия положительную динамику перевозок по СМП.

Рисунок 3.5 – Российские и зарубежные перевозки по СМП в 2013–2022 гг.: разрешения выданные Администрацией СМП (количество выданных разрешений)[576]



[576] Tianming, G., Erokhin, V. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : electronic // Harbin Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [website]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed: 01.03.2023). ФГБУ Администрация Северного морского пути. – Текст : электронный // Администрация Северного морского пути : [сайт]. – URL: http://www.nsra.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Как можно видеть, несмотря на санкции и политические события с 2013-го по 2021 гг. показатели всех, в том числе иностранных перевозок, значительно повысились. Очевидно, что основную долю в них составили российские перевозки, возросшие за указанный период в два раза. Однако и зарубежные перевозки демонстрировали общую положительную (хотя и не столь значительную) динамику. Отрицательная была характерна для двух периодов: незначительная в 2014-м г., после которой вновь начал реализовываться рост, и более значительная – в 2017-2018 гг., при завершении которых начался новый подъем. В итоге на момент 2021 г. иностранные перевозки по СМП составляли наивысший показатель за весь период последних девяти лет. События 2022 г. могут привести к новому падению этого показателя, однако, как свидетельствует практика прошлых (в том числе санкционных) лет, а также планы российского правительства, в дальнейшем он может вновь начать увеличиваться.

Очевидно, что помимо стимулов и инициатив со стороны российских государственных институтов и частных компаний, ключевым фактором в данном случае будет выступать политика иностранных субъектов: зарубежных правительств и крупных компаний других государств. Как мы упоминали в ряде параграфов данной работы, до 2022 г. иностранное участие обеспечивалось в ключевых проектах, способствующих развитию инфраструктуры СМП. В частности, в проектах «Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2», «Восток Ойл» партнерами выступали компании из Франции, Китая, Японии, Республики Корея, Сингапура; интерес проявляли компании из Индии, Саудовской Аравии, Нидерландов[577].

В связи с противостоянием между западным миром и Российской Федерацией в 2022 г. французская компания Total объявила о приостановке

---

[577] Иностранные акционеры «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса : [сайт]. – URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/669/ (дата обращения: 01.03.2023).
Вопиловский, С. С. Зарубежные экономические партнёры России в Арктической зоне / С. С. Вопиловский. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 46. – С. 39-41.

инвестирования в российские проекты[578]. Другой важный партнер по проекту Арктик – СПГ-2, французская компания Technip Energies, также объявила о своем выходе[579]. Также в марте-мае 2022 г., относящихся к начальному этапу военной операции в Украине, появлялась информация о возможностях выхода из проектов японских и упоминавшихся ряда китайских компаний[580]. Однако уже в начале лета Япония обозначила сохранение своего участия в проектах по добыче СПГ и нефти, так как «выход из проектов может ослабить влияние санкций против России»[581]. Очевидно, что не меньшим основанием для такого решения стал показатель в 3% всей электроэнергии, производимой в Японии, которая получается из СПГ российского проекта «Сахалин-2»[582].

Сохранение интереса Китая к участию в российских арктических проектах обусловлено широким спектром факторов: начиная со статуса «около-арктической» державы, важного для усиления его роли в геополитической системе современного мира и заканчивая вопросами экономической безопасности и максимизации экономических выгод (доступа к природным ресурсам и транзиту грузов) КНР на мировом рынке. По мнению зарубежных авторов,[583] это стимулирует Китай к конкурентной борьбе в арктическом регионе и побуждает играть определенную роль в обеспечении арктической безопасности. Этот аспект

---

[578] Маннаников, М. Французские и японские компании могут заморозить инвестиции в «Арктик СПГ-2» / М. Маннаников. – Текст : электронный // Коммерсантъ : [сайт]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/5280413 (дата обращения: 01.03.2023).

[579] Kartit, D., Golovnya, L. Technip Energies' hit by exit from Russian Arctic LNG project / D. Katrir, L. Golovnya. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-hit-by-exit-from-russian-arctic-lng-project/ (accessed: 04.03.2023).

[580] Там же.

Пять китайских компаний могут выйти из проекта «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/05/22/923069-arktik-spg-2 (дата обращения: 01.03.2023).

[581] Япония подтвердила, что останется в проектах «Сахалин-1» и «Сахалин-2». – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/business/844990 (дата обращения: 01.03.2023).

[582] Там же.

[583] Doshi, R., Dale-Huang, A., Zhang, G. Northern Expedition China's Arctic Activities and Ambitions / R. Doshi, A. Dale-Huang, G. Zhang. – Text : direct // Security, Strategy, and Order. – 2021. – № 43. – pp. 34, 36, 38-39.

может привести к разногласиям с Россией, поскольку арктическая безопасность жизненно важна для развития СМП, но в целом в отношениях больше сходств, чем расхождений[584].

Свои геополитические позиции в актуальный период (как отмечалось ранее) Китай реализует в рамках проекта «Северного (ледяного) шелкового пути», являющегося составляющей стратегии «Один пояс – один путь». В контексте Арктики это предполагает усиление статуса и роли КНР в международных организациях, в частности в Арктическом Совете, со странами-членами которого Китай стремится к партнерскому взаимодействию[585].

В контексте мировой и китайской экономики это также находит свое выражение в показателе роста мирового спроса на нефть, более половины которого за последние десять лет было обеспечено КНР. В рамках взаимоотношений России и Китая за период 2014-2019 гг. КНР стал основным партнером РФ, повысив оборот внешней торговли с 40 до 50,3 млрд. долл. Кроме того, в 2020 г. экспорт СПГ из России в Китай возрос в два раза и составил 5 млн. т.[586]. Это объясняет участие китайских компаний в проектах «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2» и позволяет предположить сохранение этого партнерства. При этом стоит отметить, что на момент 2022 г. Китай стал демонстрировать больший интерес к другим проектам, например, к такому как Приморский международный транспортный коридор. Интерес к СМП на данный момент в большей мере обусловлен обозначенными политическими и стратегическими мотивами китайского руководства[587]. Очевидно, что для развития имеющегося партнерства

---

[584] Кобзева, М. А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы / М. А. Кобзева. Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 43. – С. 98-104.

[585] Куклина, Е. А. Современный Китай в экономическом пространстве Арктики / Е. А. Куклина. – Текст : непосредственный // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2021. – № 1 (35). – С. 27-28.

[586] Вопиловский, С. С. Зарубежные экономические партнёры России в Арктической зоне / С. С. Вопиловский. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 46. – С. 36.

[587] Yun, S. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation / S. Yun. – Text : electronic // Stimson Center : [website]. – URL: https://www.stimson.org/wp-content/files/file-

необходима демонстрация заинтересованности со стороны России и наличие определенных льгот, как те, которые предоставлялись российским частным компаниям в последние годы[588]. Кроме того, национальные интересы РФ требуют диверсификации сотрудничества с другими заинтересованными государствами (такими как ОАЭ и Индия), которые также смогут внести немалый вклад в развитие СМП. Это необходимо для того, чтобы избежать чрезмерной зависимости от одного партнера.

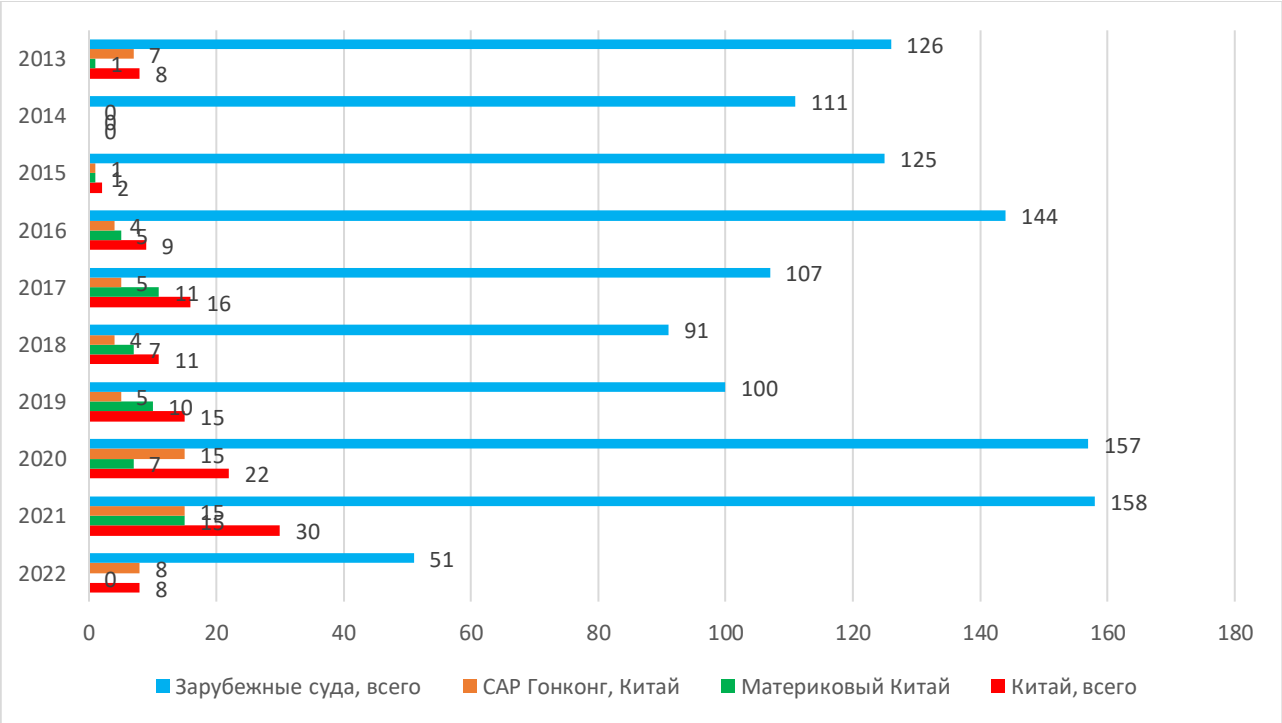
Указанные политические факторы не отменяют того факта, что за последние девять лет динамика китайских перевозок по СМП, за исключением 2022 года, остается положительной, что было отслежено упоминавшимся управлением данных Росатома (**Рисунок 3.6**).

---

attachments/Stimson%20-%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf (accessed: 01.03.2023).

[588] Бхагват, Д. В. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) / Д. В. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». – 2022. – № 2. – С. 85–88.

Рисунок 3.6 – Китайские перевозки по СМП в 2013-2022 гг.: разрешения выданные Администрацией СМП (количество выданных разрешений)[589]



Как можно видеть, помимо 2014-2015 гг. и 2022 г., период 2013-2021 гг. характеризовался повышением и общего показателя иностранных перевозок и показателей именно по Китаю. Конкуренция КНР с западными странами (в частности с США) за экономическое господство в мире, также, как и представленные показатели, позволяют рассматривать это государство в качестве реального инвестора в развитие СМП и политического партнера по обеспечению транспортной безопасности Арктики на ближайшие годы. Но, можно отметить, что ни одно китайское судно (в данном случае суда с удобными флагами не принимаются во внимание) не запросило разрешения на использование СМП в

[589] Tianming, G., Erokhin, V. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : electronic // Harbin Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [website]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed: 01.03.2023). ФГБУ Администрация Северного морского пути. – Текст : электронный // Администрация Северного морского пути : [сайт]. – URL: http://www.nsra.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

2022 году. Это также может свидетельствовать об опасении Китая вторичных санкций, упомянутых ранее.

Аналогичным образом, в качестве партнеров, имеющих устойчивый интерес к участию в российских арктических проектах, могут определяться ряд других государств Азии. По мнению А. Чекункова не меньше, чем Китай заинтересована в СМП Индия, являющаяся на сегодняшний день «одним из крупнейших импортеров нефти и сжиженного природного газа»[590]. Также, как китайские компании, индийские работают в Сибири, на Сахалине и в Якутии[591] [592]. Одним из объектов индийского интереса представляет участие в проекте «Восток Ойл». На его основе между консорциумом из четырех компаний Индии (Bharat Petroresources (BPCL), Indian Oil Corp (OC), Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC); Oil India Limited (Oil)) и ПАО «Роснефть» в 2019 г. было подписано соглашение о сотрудничестве, декларировавшее заинтересованность индийской стороны в участии в проекте. В дальнейшем Covid-19 и политические процессы приостановили диалог по этому вопросу. Однако в ноябре 2021 г. вновь начали проводиться переговоры по участию Индии в этом проекте. Тогда же появилась информация о том, что Индия хочет выкупить у НОВАТЭК долю в проекте «Арктик СПГ-2»[593]. Помимо перспективности контрактов между

---

[590] Глава Минвостокразвития РФ: грузооборот по Севморпути может превысить 90 млн тонн в 2024 году при выполнении планов компаний. – Текст : электронный / Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (дата обращения: 01.03.2023).
Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, № 48. – pp. 10-11.

[591] Бхагват, Д. Россия и Индия в Арктике: необходимость большей синергии / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 78-82.

[592] Bhagwat, J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity / J. Bhagwat. – Text : direct // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. – 2020. – Vol. 13, № 4. – pp. 495-496.

[593] Алифирова, Е. Индия продолжает рассматривать вхождение в проект Восток Ойл Роснефти / Е. Алифирова. – Текст : электронный // Neftegaz.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/709948-indiya-prodolzhaet-rassmatrivat-vkhozhdenie-v-proekt-vostok-oyl-rosnefti/ (дата обращения: 01.03.2023).

компаниями РФ и Индии на поставку «арктической» нефти и СПГ[594] возможно, с использованием СМП[595], важным направлением могут выступать поставки угля, необходимого для производства стали, приоритетного для индийской экономики[596].

Еще одним важным партнером российское правительство на сегодняшний день считает Объединенные Арабские Эмираты. Так, предполагаемые 80 млн. т. грузов по СМП в 2024 г. Росатом (единый оператор управления судоходством на СМП) предполагает перевезти на основе партнерства с компанией из ОАЭ DP World, являющейся профессиональным портовым оператором и лидером мировой логистики, заинтересованным в развитии новых транспортных маршрутов[597]. Однако следует отметить, что в 2022 году больше никаких новостей об этом партнерстве не появлялось.

Также партнерами России по арктическим проектам и развитию СМП являются такие государства Азии, как Республика Корея и Сингапур. Опуская неоднозначный политический контекст во взаимоотношениях с Республикой Корея, относящейся скорее к западному международному «лагерю», стоит отметить, что, как и в случае Японии, арктическое сотрудничество с РФ, развитие СМП и судостроения выступает значительным интересом этой Республики. Так, до приостановки контрактов, о которой было написано выше, на верфях

---

[594] Bhagwat, J., Shaparov, A. E. India's Arctic policy: Signs of a pivot to Arctic Energy and the Northern Sea Route / J. Bhagwat, A. E. Shaparov. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2022. – Vol 57, № 20. – pp. 18-20.
Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, № 48. – pp. 10-11.

[595] Kumar, R. India advances dialogue with Russia to trade via Arctic route amid Ukraine crisis / R. Kumar. – Text : electronic // Sputnik International : [website]. – URL: https://sputniknews.com/20220422/india-expedites-dialogue-with-russia-to-trade-via-arctic-route-amid-ukraine-crisis-1094971865.html (accessed: 01.03.2023).

[596] Вопиловский, С. С. Зарубежные экономические партнёры России в Арктической зоне / С. С. Вопиловский. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 46. – С. 45.
Зайков, К. С., Бхагват, Д. Арктическая политика Индии: исторический контекст / К. С. Зайков, Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 272-273.

[597] Глава Минвостокразвития РФ: грузооборот по Севморпути может превысить 90 млн тонн в 2024 году при выполнении планов компаний. – Текст : электронный / Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (дата обращения: 01.03.2023).

южнокорейской компании DSME были построены пятнадцать танкеров-газовозов, одним из совладельцев которых стала компания «Совкомфлот». Так, южнокорейская компания Samsung Heavy Industries является технологическим партнером ССК «Звезда». А Республика Корея в целом выступает важным торговым партнером РФ с товарооборотом в 2020 г. составившим порядка 20 млрд. долл.[598]. Очевидно, что и в дальнейшем Республика Корея будет заинтересована в продолжении такого сотрудничества в будущем, если конфликт на Украине будет урегулирован и западные санкции будут сняты.

А первым иностранным партнером Роснефти в проекте «Восток Ойл» стала сингапурская компания Trafigura Pte Ltd. Ее доля в проекте составляет 10% и обеспечивает компании доступ к крупному нефтедобывающему региону, транспортировка нефти которого будет осуществляться по СМП. Также Роснефть в 2021 г. подписала соглашение с консорциумом, в который помимо сингапурской компании Mercantile & Maritime Energy Pte. Ltd. входит Vitol S.A. из Нидерландов[599]. Последний пример важен, так как он демонстрирует, что до последнего времени участниками развития СМП выступали не только азиатские, но и европейские компании. Помимо называвшихся Франции и Нидерландов, интерес в сфере судостроения демонстрировали Турция и Финляндия, в проектах по освоению СМП участвовали Швеция и Норвегия. Потенциал развития отношений с ними в актуальных международных условиях отсутствует, однако, при ее трансформации, он будет иметь определенные основания.

Реальной площадкой для их взаимодействия может стать Арктический экономический совет[600], представляющий собой независимую международную организацию, объединяющую интересы компаний, ведущих свою экономическую деятельность в Арктике. В рамках их отчета 2020 г. Россия определяется как

---

[598] Вопиловский, С. С. Зарубежные экономические партнёры России в Арктической зоне / С. С. Вопиловский. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 46. – С. 43.
[599] Там же, с. 40.
[600] Arctic economic council official website. – Text : electronic // Arctic Economic Council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/ (accessed: 01.03.2023).

важный участник арктического судоходства, обладающий уникальным опытом регулирования и обеспечения безопасности в рамках СМП, развивающий ресурсные проекты на основе принципов ГЧП и пр.[601]. В отличие от диалога Арктического совета с Россией, который прекратился после 3 марта 2022 г.[602], сотрудничество в рамках этой организации с Россией может продолжаться. Российского представителя, Евгения Амбросова, заместителя Председателя Правления ПАО «НОВАТЭК», директора по морским операциям, судоходству и логистике, как и представители других российских компаний, таких как "Росатом", "Норильский никель", "Мегафон" и "Северная звезда" являются членами Арктического экономического совета[603].

При этом стоит учитывать, что в актуальных политических реалиях 2022 г. США и ЕС продолжают накладывать на РФ санкции, которые осложняют возможности сотрудничества с европейскими государствами и, в том числе, усложняют развитие СМП[604]. В частности, в мае 2022 г. Совет ЕС в рамках 5-го и 9-го пакета санкций запретил поставки в Россию некоторых ключевых видов технологий, таких, например, как теплообменные установки, выступающие

---

[601] Arctic Economic Council Maritime Transportation Working Group Report: The State of Maritime Transportation in the Arctic. – Text : electronic // Arctic Economic Council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2020/05/aec-maritime-transportation-wg-report.pdf (accessed: 01.03.2023).

[602] Вяхирева, Н. Диалог с Россией в Арктике на паузе / Н. Вяхирева. – Текст : электронный // РСМД : [сайт]. – URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/dialog-s-rossiey-v-arktike-na-pauze/ (дата обращения: 01.03.2023).

[603] Арктический экономический совет (АТЭС) попросит РСПП рассмотреть Инвестиционный протокол АЭС. – Текст : электронный // Российский союз промышленников и предпринимателей : [сайт]. – URL: https://rspp.ru/events/news/arkticheskiy-ekonomicheskiy-sovet-aes-poprosit-rspp-rassmotret-investitsionnyy-protokol-aes-60d600803ba51/ (дата обращения: 01.03.2023).

РСПП принял участие в заседании Арктического экономического совета на ВЭФ-2022. – Текст : электронный // Российский союз промышленников и предпринимателей : [сайт]. – URL: https://rspp.ru/events/news/rspp-prinyal-uchastie-v-zasedanii-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-na-vef2022-63242e6a4bd39/ (дата обращения: 01.03.2023).

[604] Council Decision (CFSP) 2022/395 of 9 March 2022 amending Decision 2014/512/CFSP concerning restrictive measures in view of Russia’s actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0395&from=EN (accessed: 01.03.2023).

ключевым компонентом установок по производству СПГ[605] а также для горнодобывающей промышленности[606], что, очевидно, может негативно повлиять на развитие и общие показатели грузопотока по СМП. Кроме того, предельные цены на нефть, нефтепродукты[607] и газ[608], установленные ЕС и странами G7, также окажут влияние, поскольку, по данным Росатома, транспортировка СПГ жизнеспособна на уровне 350 долларов ($) (за тыс. куб.), нефти - 70 $ за баррель, а продуктов горнодобывающей промышленности - более 5000 $ за тонну[609]. Это также может оказать влияние на жизнеспособность новых и текущих проектов, если не будут найдены альтернативные экспортные рынки, особенно в Азии[610]. Этот взгляд Института Европы Российской академии наук подкрепляется скептицизмом другого исследователя в отношении планов правительства и

---

[605] Council Regulation (EU) 2022/576 of 8 April 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2022.111.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2022%3A111%3ATOC (accessed: 01.03.2023).

[606] Ukraine: EU agrees ninth package of sanctions against Russia. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

[607] Ukraine: EU and G7 partners agree price cap on Russian petroleum products. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

[608] Cooper, Ch., Hernandez, A., Jack, V. EU agrees on gas price cap, skeptics denounce it as an illusion / Ch. Cooper, A. Hernandez, V. Jack. – Text : electronic // Politico : [website]. – URL: https://www.politico.eu/article/russia-ukraine-war-eu-robert-habeck-energy-ministersagrees-on-gas-price-cap-skeptics-denounce-energy/ (accessed: 01.03.2023).

[609] Панов, В. спецпредставитель Росатома по вопросам развития Арктики: «Мы переживаем исторический этап развития Севморпути» / В. Панов // Атомная энергия : [сайт]. – URL: https://www.atomic-energy.ru/interviews/2021/05/26/114221?utm_source=%20yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fn%20ews%2Fs (дата обращения: 01.03.2023).
РСПП принял участие в заседании Арктического экономического совета на ВЭФ-2022. – Текст : электронный // Российский союз промышленников и предпринимателей : [сайт]. – URL: https://rspp.ru/events/news/rspp-prinyal-uchastie-v-zasedanii-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-na-vef2022-63242e6a4bd39/ (дата обращения: 01.03.2023).

[610] Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета). Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): монография / Ц. Ван, Ц. Янь, Б. Е. Власов [и др.]. – Москва: Ин-т Европы РАН, 2022. – С. 63-78. – Текст : непосредственный.

«Ростатома»[611], который является основой для оценки транспортно-логистической поддержки ключевых проектов Плана-2022, приведенного в **Приложении К**. Однако правительство продолжает делать заявления о том, что цель в 80 миллионов тонн будет превышена и может достичь 90 миллионов тонн к 2024 году и 216 миллионов тонн к 2030 году (согласно Плану-2022: 150 миллионов тонн)[612]. Анализ автора показывает, что первая точка зрения, вероятно, более реалистична.

Но, нужно отметить, что в сфере судостроения государство не допустило такой зависимости от импорта, как это произошло в гражданской авиации и именно поэтому, приложив усилия, импортозамещение может помочь в поддержке планов, даже если это может занять больше времени. Другим усложняющим фактором может служить активизация военно-политического присутствия западных государств (США, Великобритании, Европы) в арктической зоне, определяющаяся исследователями как угроза российской безопасности[613]. Непосредственным следствием санкций стало то, что

---

[611] Грузовые прогнозы некоторых арктических проектов завышены и не обеспечены транспортной составляющей – эксперт (руководитель компании «Гекон», ведущий научный сотрудник ИМЭМО РАН Михаил Григорьев). – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/343810/ (дата обращения: 04.03.2023).

[612] Грузопоток по СМП к 2024 году может составить 90 млн тонн, к 2030 году достичь 216 млн тонн – Минвостокразвития. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/343735/ (дата обращения: 04.03.2023).

[613] America and Britain play cold-war games with Russia in the Arctic. – Text : electronic // The Economist : [website]. – URL: https://www-economist-com.translate.goog/europe/2020/05/10/america-and-britain-play-cold-war-games-with-russia-in-the-arctic?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru (accessed: 01.03.2023).

Загорский, А. В., Тодоров, А. А. Военно-политическая обстановка в Арктике: очаги напряжённости и пути деэскалации / А. В. Загорский, А. А. Тодоров. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 44. – С. 100-101.

Sergunin, A., Gjørv, H. G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H. G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10. – pp. 252-256. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.

Бхагват, Д. Арктическое военное присутствие и его влияние на развитие Северного морского пути / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 114-117.

международный транзит не состоялся в 2022 году[614]. Однако, по словам специального представителя МИД Николая Корчунова, Россия продолжает работать над увеличением грузоперевозок по СМП в соответствии с планом. В 2022 года было перевезено 34,035 миллиона тонн[615]. В 2021 году грузооборот составлял 34,85 млн тонн[616]. Таким образом, несмотря на то, что запланированный показатель на 2022 год, согласно официальным источникам, был достигнут, общий показатель немного снизился (2,34%) по сравнению с 2021 годом, вопреки утверждениям того же источника, которые, по-видимому, относятся только к увеличению грузов, перевозимых российскими судами (32,852 млн тонн в 2021 г.). Это можно объяснить геополитической ситуацией, когда транзит иностранных судов (кроме удобных флагов) по СМП прекратился. (**Рисунок 3.7**). Таким образом, принимая во внимание все упомянутые выше факторы, мы считаем, что цели по грузоперевозкам, заявленные в Плане-2022, вряд ли будут достигнуты в указанные сроки.

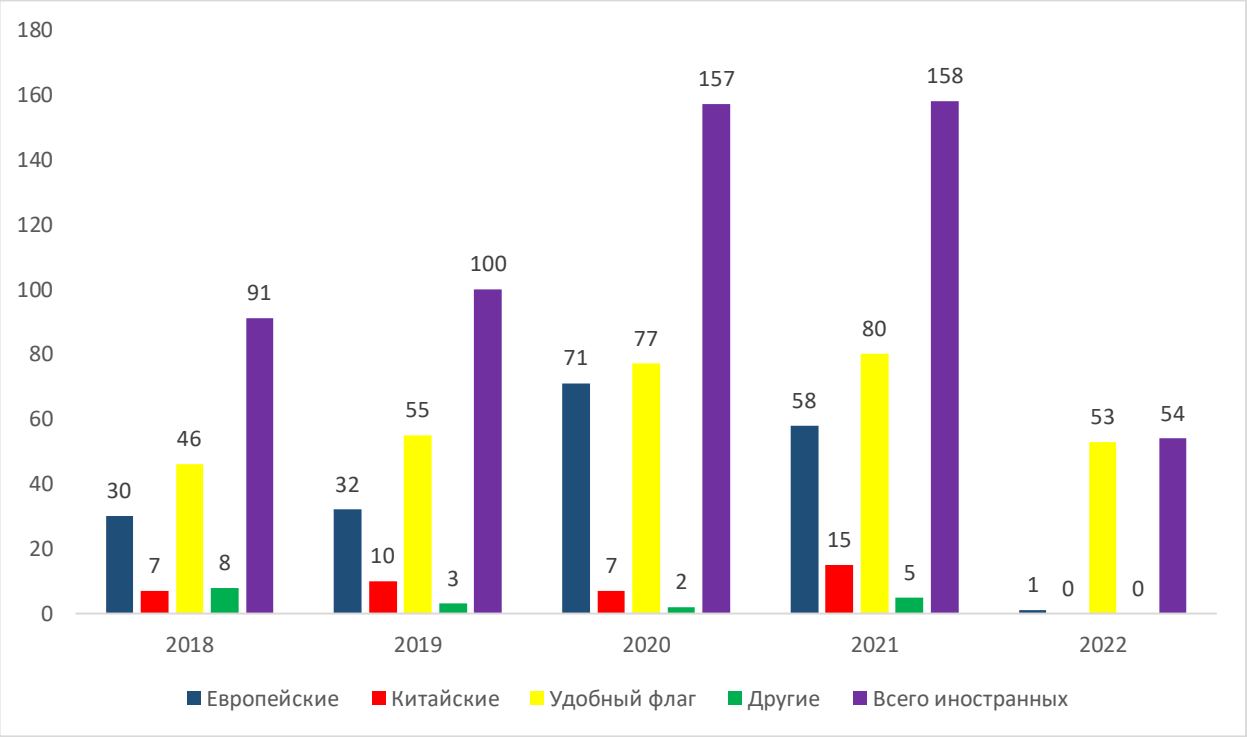
---

[614] В дирекции Севморпути объяснили отсутствие заявок на международный транзит. – Текст : электронный // Красная Весна : [сайт]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (дата обращения: 01.03.2023).

[615] Главное управление СМП Росатома. 34,034 млн тонн грузов, перевезенных по Северному морскому пути в 2022 году. – Текст : электронный // Администрация СМП : [сайт]. – URL: https://nsr.rosatom.ru/en/company/news/?ELEMENT_ID=165497 (дата обращения: 01.03.2023).

[616] Игнатьева, А. Грузооборот по СМП в 2021 году достиг 34,85 млн тонн / А. Игнатьева. – Текст : электронный // Neftegas.ru. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/720501-gruzooborot-po-smp-v-2021-g-dostig-34-85-mln-t/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок 3.7 – Иностранные перевозки по СМП в 2018-2022 гг.: разрешения выданные Администрацией СМП (количество выданных разрешений)[617]



Несмотря на трудности в сотрудничестве с международными партнерами, Президент РФ Путин объявил, что на его развитие в ходе Восточного экономического форума в 2022 году будет выделено 1,8 трлн. рублей[618]. Однако никаких конкретных предложений по привлечению международных инвесторов в ходе форума заявлено не было.

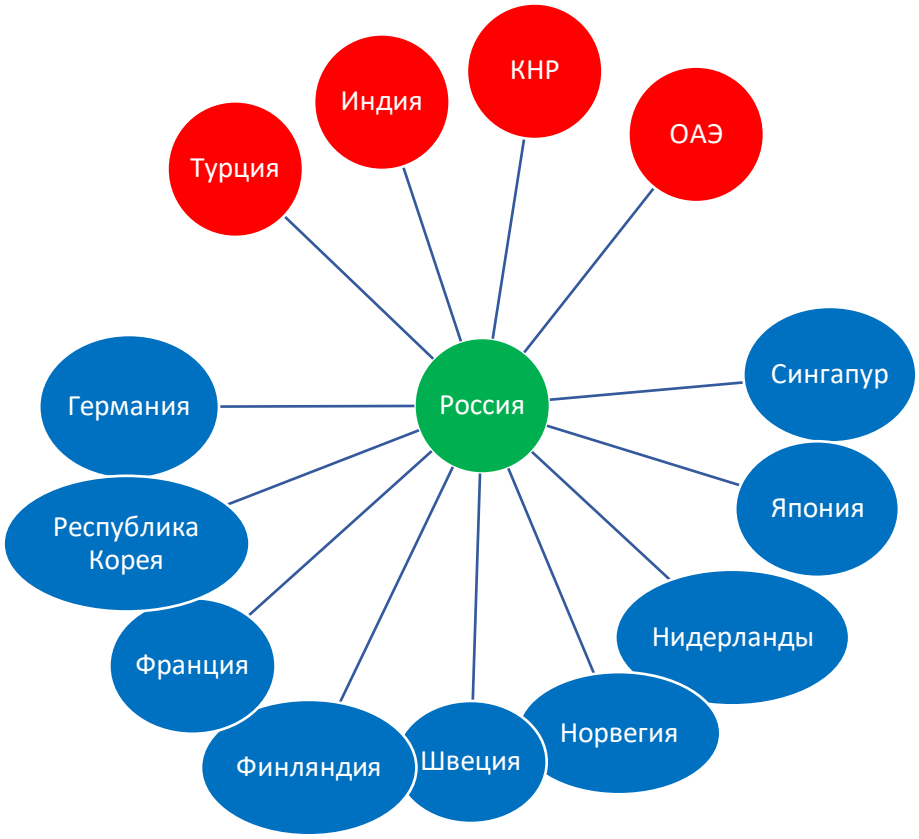
Подводя итоги рассмотрению взаимодействия РФ с иностранными субъектами, способствующего развитию СМП в Арктике, можно выделить ее основных зарубежных партнеров, которые взаимодействовали с ней как минимум до конца 2021 г., и как изменился геополитический сценарий отношений со всеми

---

[617] ФГБУ Администрация Северного морского пути. – Текст : электронный // Администрация Северного морского пути : [сайт]. – URL: http://www.nsra.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).
[618] На программу Севморпути выделят 1,8 триллиона рублей – Путин. – Текст : электронный // Красная Весна : [сайт]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (дата обращения: 01.03.2023).

европейскими и некоторыми азиатскими партнерами до конца 2022 г. (**Рисунок 3.8**).

Рисунок 3.8 – Партнеры России по развитию СМП[619]



На представленной схеме, весьма условно продемонстрированы иностранные партнеры РФ, связанные с развитием СМП. Как можно видеть, они разделены на тех, кто остается партнерами России и в 2022 г. и потенциал взаимодействия с ними сохраняется в дальнейшем (выделены красным) и тех, кто сотрудничество приостановил в 2022 г. в связи с международно-политической обстановкой. Можно отметить здесь, что четыре страны (Франция, Япония, Германия и Нидерланды), которые участвовали в наиболее крупных арктических проектах, и продолжение для них является наиболее экономически выгодным, хотя и политически сложным для них вариантом.

---

[619] Дружественные по отношению к России страны отмечены красным цветом. Недружественные страны отмечены синим.

В целом стоит отметить, что потенциал международного взаимодействия для России в рамках СМП достаточно высок. В вопросе ресурсного обеспечения и инвестиций он необходим, так как без участия крупных российских и зарубежных компаний РФ не сможет обеспечить своевременное развитие своей северной морской транспортной коммуникации в соответствии с Планом-2022. Соответственно, в сложившихся международных условиях, российское руководство должно работать над развитием иностранного участия, ведя диалог и предоставляя разработанные «пакеты» льгот и выгодных предложений сопоставимо с внутренними инвесторами, как в тематическом исследовании, упомянутом в параграфе 3.2, которые решат продолжить или начать свою работу в рамках российских арктических проектов.

Международное сотрудничество кратко упоминается в Плане-2022 (статьи 5.3.1 и 5.3.2). Это включает в себя основные направления сотрудничества с международными странами и бизнесом в целях повышения грузооборота и реализации мер по улучшению имиджа СМП как экономически конкурентоспособного и экологически устойчивого транспортного маршрута. Если сравнить это с Планом на 2019 год, где это было частью задачи по увеличению грузооборота, то сейчас это выступает как отдельная задача[620], возможно, свидетельствующая о ее новой важности.

В первую очередь это обусловлено тем, что российским руководством были сформированы амбициозные планы по развитию СМП и освоению Арктики. Их количественные показатели выражаются в цифрах 150 млн. т. грузов к 2030 г., и 153 корабля всех типов Арктического флота, включая 10 ледоколов. При этом актуальные международные условия позволяют ставить вопросы о потенциальном наличии инвесторов, технологий и рынков сбыта продукции, перевозимой по СМП. На сегодняшний день российское руководство заявляет о

---

[620] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

намерениях значительного финансирования строительства крайне дорогостоящего арктического флота, однако в ситуации ослабления российской экономики суммы этого финансирования могут стать чрезмерными. Также стоит отметить, что технологические усовершенствования следующего поколения ледокольных судов по транспортировке СПГ могут еще больше снизить необходимость ледокольной проводки и, соответственно, значимость строительства ледоколов в целом. SWOT-анализ Государственной политики в развитии Северного морского пути и текущее состояние СМП как национальной транспортной коммуникации был выполнен и представлен в **Приложении Л**.

Подводя итог данному параграфу, отметим, что существует серьезный дефицит всех типов судов, необходимых как для грузооборота, так и для безопасности судоходства. Треть судов планировалось построить на иностранных верфях, и часть судов, строящихся на российских верфях, также имела значительную технологическую зависимость. Хотя правительство разработало план импортозамещения, для реализации всего этого потребуется время, деньги и усилия. Кроме того, Россия зависела от международных компаний в области связи и радиолокационных спутников с синтезированной апертурой, также имеющих решающее значение для безопасности навигации. Кроме того, существует дефицит средств и технологий для модернизации портовой инфраструктуры и дноуглубительных работ на различных участках СМП. Существует также дефицит рабочей силы для удовлетворения вышеупомянутых требований. Все эти препятствия нужно будет преодолеть. План-2022 лишь частично освещает эти проблемы, и никакого конкретного плана и контрольных точек установлено не было. Если говорить о международном сотрудничестве, то похоже, что российское правительство не определилось с обращением за иностранной помощью, поскольку не было упомянуто ничего конкретного в плане или сделано в этом отношении с точки зрения политических объявлений. Однако, нынешние ограничения пропускной способности российских судостроительных верфей в сочетании с вероятным акцентом только на

отечественное судостроение, в свою очередь, могут негативно повлиять на цель круглогодичного использования СМП к 2024 году как в качестве национальной транспортной коммуникации и для международного транзита.

Еще одним фактором может выступать продолжающаяся нестабильность на международных рынках энергии и минаральных ресурсов, которая ослабляет реализуемые РФ в Арктике ресурсные проекты и может снизить развитие проектов по добыче СПГ и связанных проектов. Это позволяет ставить вопросы о потенциальной роли Китая (как и других азиатских субъектов) в развитии СМП, непосредственным образом связанной с ситуацией на этих рынках. Позицию на них российских углеводородов и минеральных ресурсов предсказать также весьма сложно. Как и в целом ситуацию последствий специальной военной операции России в Украине и санкций, которые из-за нее были и будут введены. На сегодняшний день из-за них России ограничен доступ к важным промышленным технологиям и международным перевозкам, страхованию судов, хотя последнее ей удается обойти с помощью отечественных компаний и дружественных стран. Амбициозные цели по грузоперевозкам, поставленные в Плане-2022, могут быть не достигнуты.

Однако все эти факторы пока не учитываются Правительством РФ в планировании развития СМП и, напротив, рассматриваются как его стимул, повышающий значимость судоходства по СМП и в целом развития Россией ее национальной морской коммуникации.

Заключение

Изучение процессов формирования и реализации государственной политики в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (на примере Северного морского пути) позволило концептуально обосновать необходимость совершенствования политики России в сфере развития СМП, как национальной транспортной магистрали в Арктике. На сегодняшний день развитие российской транспортной системы предполагает работу по инфраструктурному развитию ключевых транспортных коридоров, особое место среди которых занимают морские национальные пути. В ситуации текущего международного противостояния эта задача приобретает особую актуальность, так как призвана обеспечить повышение автономности и эффективности российского транзита, а также взаимодействия РФ с зарубежными партнерами. Сотрудничество с иностранными субъектами, также, как и с крупными частными компаниями, является неотъемлемым элементом развития СМП (и, соответственно, всей транспортной системы России), так как в ситуации возможного ослабления российской экономики осуществление транспортного развития на основе исключительно бюджетных ресурсов не представляется возможным. Политика РФ в сфере развития национальных морских транспортных коммуникаций (в первую очередь СМП) требует постоянной актуальной корректировки и активной работы со стороны российского руководства по привлечению наибольшего числа отечественных и зарубежных партнеров, заинтересованность которых должна быть обусловлена эффективностью совместных реализуемых проектов. Реализация Россией этой политики, а также максимальный учет динамично трансформирующихся и весьма проблемных международных реалий, смогут обеспечить РФ перспективы увеличения ее геополитического и геоэкономического влияния в современном мире и реализацию ее национальных интересов в Арктическом регионе.

Полученные результаты основаны на последовательном решении сформулированных в исследовании задач. Первая из них заключалась в рассмотрении транспортной политики в качестве объекта политологического исследования, предполагающего изучение подходов к определению понятий «транспортные коридоры», «государственная транспортная политика», «политика развития транспортных коммуникаций». В итоге было установлено, что транспортная политика Российской Федерации, а также других мировых государств должна определяться как важная составляющая государственной политики любой страны и от нее зависит решение широкого спектра внутренних и внешнеполитических вопросов. Эти вопросы связаны не только с развитием инфраструктуры самой транспортной системы. Они определяют социально-экономическое развитие регионов, функционирование политической системы, обеспечивают национальную безопасность государства в современном мире. Таким образом, на сегодняшний день транспортная политика имеет фундаментальное значение для политики государства и обеспечивает основу для его социально-экономического и политического развития и коммуникации. Основное различие между российским и западным подходами заключается в большем акценте на государственном контроле в России и отсутствии независимого от правительства агентства по оценке как части цикла разработки политики. Последнее имеет важное значение и могло бы помочь усовершенствовать российскую транспортную политику.

Анализ места и роли государства в развитии морских транспортных коммуникаций, а также опыта осуществления морских транспортных политик иностранными государствами и другими субъектами (союзами, объединениями) продемонстрировал, что морские транспортные коммуникации занимают важное место в глобальной транспортной системе. Они напрямую взаимосвязаны с политическим и экономическим развитием современных государств и обеспечивают роль международных субъектов в актуальной мировой

геоэкономической иерархии. Западная литература по этому вопросу сосредоточена на развитии международной торговли и усилении экономического влияния страны. Россия не является исключением из этой системы международного взаимодействия, но уделяет большое внимание региональному развитию. Стратегические документы РФ, такие как «Концепция внешней политики Российской Федерации», «Стратегии экономической безопасности России на период до 2030 года», «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года», «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» и ряд других, отражают осознание российским руководством необходимости реализации целенаправленной и последовательной политики развития морских транспортных коммуникаций в системе государственной политики. Однако, это не устраняет в развитии морского транспорта России ряда важных проблем и предполагает государственное стимулирование в российской морской транспортной инфраструктуре положительных тенденций. Также важно обозначить, что неотъемлемое место в упомянутых стратегических документах отводилось Северному морскому пути, что на нормативно-доктринальном уровне предполагало постулирование значимости его функционирования и развития.

Прежде чем подвести итоги государственной политике современной России по развитию морских перевозок через СМП как элемента национальной транспортной системы и ее нормативно-правовой базы, стоит отметить, что развитие Севморпути было заложено в основу государственной политики еще советского государства. Уже в этот период СМП определялась как главная транспортная коммуникация Арктики, которая объединяла запад и восток страны. Нормативно-правовые документы советской системы определяли два главных направления в развитии СМП: экономико-хозяйственное и стратегическое. Первое было обусловлено проблемами развития советского Севера, (повышения производства на северных территориях, обеспечения жизни населения), а также вопросами экспорта продукции и ресурсов. Именно это направление было

доминирующим вплоть до 80-х гг. XX века. Второе, стратегическое направление касалось вопроса закрепления советского суверенитета над водами и территориями Севера. В период после Второй мировой войны СМП приобрел роль важного ресурса, контроль над которым дает значительные преимущества, осуществляющего его субъекту. Значимость каждого из этих направлений советской северной политики привела к активному развитию СМП: его освоению, формированию и развитию морской транспортной инфраструктуры. Ее итогом к концу 1980-х г. стало формирование Севморпути в качестве морской транспортной коммуникации, значимой в национальных масштабах и ставшей наследством РФ, которое требовало своего дальнейшего целенаправленного развития.

Этот глобальный масштаб значимости СМП связан с государственной политикой России в сфере развития Севморпути. Он обусловил необходимость определения геополитического и геоэкономического значения СМП как части международной транспортной коммуникации, которое в итоге могло стать основой для совершенствования политики РФ в отношении Севморпути. Так, стоит отметить, что во внешней политике современных государств (западных и относящихся к «незападному» лагерю) СМП играет роль важного геополитического ресурса, контроль над которым обеспечивает возрастание военно-политической мощи страны (или блока).

В этом контексте становятся не менее значимыми и геоэкономические аспекты эксплуатации СМП, так как контроль над ним обеспечивает доступ государства к значительным природным ресурсам Арктики, а также их выгодной и безопасной транспортировке. Также сюда стоит включить способность «контролирующего» СМП государства в обеспечении максимально безопасного и выгодного международного транзита, который оно может предложить своим зарубежным партнерам в ближайшие годы, так как основана эта возможность на объективных факторах происходящих климатических изменений, способная сделать СМП выгодной альтернативой СЗП и южным транспортным коридорам.

Все это обуславливает перспективы увеличения геополитического влияния России, на сегодняшний день являющейся субъектом, осуществляющим над СМП государственный суверенитет, и делает проводимую в отношении него политику столь значимой для всей политической системы РФ.

Первый аспект, в соответствии с которым было осуществлено изучение механизма формирования и ключевых направлений обеспечения реализации государственной политики России в сфере развития СМП в Арктическом регионе, предполагал рассмотрение ее организационной структуры. На сегодняшний день эта структура включает в себя субъектов, степень влияния которых является различной и может быть представлена по принципу иерархии. Так, «верхний уровень» в ней составляют высшие органы власти России (начиная с Президента РФ и его Администрации), которые принимают стратегические решения относительно этой политики. Исполнителями этой политики являются многочисленные министерства, среди которых доминирует Министерство Арктики и Дальнего Востока (возглавляемое заместителем Премьер-министра, отвечающим за Арктику и Дальний Восток), и Министерство транспорта также играет важную роль. Другим важным разработчиком является и госкорпорация Росатом (при участии ГК Роскосмос) и вновь сформированным ФГБУ «Главное управление Северного морского пути» под его контролем, делящие между собой значительную часть решаемых задач. Помимо этих ключевых субъектов реализацию политики в отношении СМП осуществляют региональные и негосударственные (отечественные и зарубежные компании) субъекты, обладающие своими сегментами влияния и деятельности.

Функции всех субъектов реализуются в рамках комплексов мероприятий, направленных на решение базовых инфраструктурных, организационных, правовых и пр. связанных с развитием СМП вопросов. Формой их деятельности выступают проекты, реализация которых имеет ключевое значение для актуальной эксплуатации СМП в качестве национальной и потенациально глобальной транспортной коммуникации. Различные участники и механизмы,

включенные в процесс выработки транспортной политики, вносят свой вклад в общий процесс принятия решений с акцентом на централизацию. Однако это также связано с тем, что большая часть средств предоставляется либо правительством, либо ключевыми государственными или частными компаниями. Хотя в правительственную комиссию по развитию Арктики входят представители как правительства, так и регионов и банков, в нее не входят представители местной администрации и университетов, расположенных в регионе. Кроме того, отсутствует механизм прямого участия общественности. Предлагается, чтобы оба органа ФС (Совет Федерации РФ и Государственная Дума РФ) должны иметь комитеты, связанные с транспортом, поскольку эта сфера требует особого внимания. Более того, необходимо содействовать институционализированному диалогу между гражданами и членами законодательных органов в отношении таких важных национальных проектов, как СМП. Другим аспектом совершенствования цикла разработки и реализации политики могло бы стать постоянное поручение Счетной палате РФ по ежегодной оценке хода реализации проектов развития СМП и Ространснадзора по безопасности перевозок, включая навигационные аспекты.

Также, как отмечалось, большим значением для развития СМП обладает нормативно-правовая база, определяющая проводимую в его отношении политику. В ее отношении стоит обозначить, что тридцатилетнюю трансформацию нормативно-правовых документов РФ связанных с СМП, можно разделить на три этапа. Первый период 1991-2000-х гг. предполагал трактовку СМП в качестве транзитной магистрали, которая может быть доступна для заинтересованных в ней субъектов. Второй этап 2001-2013 гг. определил развитие СМП как важной составляющей нормативно-правовых документов этого периода, включивших его социально-экономическую и инфраструктурную составляющие. Третий период после 2014 г. и до настоящего времени обусловил развитие СМП, сформулированное в рамках детальных и рабочих планов, которые определяли ответственных субъектов, конкретные аспекты, направления и мероприятия по их

реализации, а также значительные инновационные технологические составляющие. Помимо этого, развитие СМП на современном этапе включило в себя определение его важной роли в обеспечении целостности и безопасности Российской Федерации, что нормативно предполагало исключительный контроль над ним со стороны России, включая разрешительный режим его прохождения для иностранных судов, и протекционистский контекст проводимой в его отношении политики, сочетающийся с ориентацией на привлечение к развитию СМП иностранных партнеров, не представляющих угрозы национальной безопасности.

Помимо этого, была осуществлена выработка единой стратегии социально-экономического развития субъектов АЗРФ, направленная на повышение эффективности управления ими и реализацию общей для всех регионов концепции их развития, непосредственно связанного с СМП. Этим было обусловлено рассмотрение в рамках диссертационной работы вопроса определения места и роли субъектов АЗРФ в развитии Севморпути. Проведенный анализ показал, что в целом регионы играют важную, хотя и не равную между собой роль в развитии СМП. Приоритетом на данный момент обладают западные субъекты АЗРФ, что обусловлено их социально-экономическим уровнем, инвестиционной привлекательностью и активностью осуществления реализуемых в них (преимущественно ресурсных) проектов, которые, в свою очередь, обеспечивают развитие инфраструктуры СМП. При этом, ввиду этой «развитости», восточные регионы не нашли значительного отражения в Плане развития инфраструктуры СМП, в отличие от западных. Восточные субъекты АЗРФ обладают широким спектром социально-экономических и транспортно-инфраструктурных проблем, что сохраняет и увеличивает для них актуальность реализации проектов, связанных с развитием СМП, являющегося для них главной транспортной магистралью. Западные районы являются субъектами наиболее потенциально масштабных инфраструктурных проектов, таких как «Северный широтный ход», «Белкомур» и пр., которые в случае их осуществления позволят

им развиваться и формировать инфраструктуру СМП. Подтверждением представленных выводов служит тот факт, что наибольшее количество крупных компаний работает в западных центральных и, отчасти, в восточных районах АЗРФ, имеющих выход к СМП и развивающуюся транспортную инфраструктуру.

Помимо стратегического значения, работа частных компаний в регионах АЗРФ и обеспечиваемое таким образом их участие в развитии СМП обладает особой важностью, так как высоким потенциалом на сегодняшний день в России обладают механизмы ГЧП. Они характеризуется имеющейся в стране нормативной базой по реализации ГЧП, опытом других государств в применении этих механизмов, в том числе в их арктических регионах, а также достаточно большим числом субъектов (отечественных и зарубежных) способных осуществлять партнерство в рамках договоров ГЧП, способствующее развитию СМП. Реализующиеся на сегодняшний день инфраструктурные объекты СМП нуждаются в привлечении инвестиций и развитии, которые, в соответствии с мировым опытом, могут эффективно осуществляться именно в рамках механизмов ГЧП или посредством прямого финансирования от населения путем выпуска финансовых облигаций, гарантированных государством.

Сложность реализации этих механизмов, особенно в сфере международного сотрудничества продемонстрировал анализ взаимодействия России с иностранными государствами и бизнесом, направленного на обеспечение развития Арктики. На его основе было установлено, что планы российского руководства, обозначаемые на момент 2022 г., являются крайне амбициозными и их реализация должна учитывать все угрозы текущей международной обстановки и ее влияния на государственные политические и экономические процессы. Однако учет требований международного судоходства и превращение его в конкурентоспособную на международном уровне транспортную коммуникацию, присутствующий в Плане на 2019 год, не фигурирует в новом плане на 2022 г., таким образом, принимая во внимание текущую ситуацию.

Среди факторов, которые заслуживают рассмотрения в текущий период, можно обозначить такие как:

– рентабельность масштабного строительства арктического флота, включая атомные ледоколы, достижение которой, без зарубежных инвестиций и технологий (ограничиваемых санкциями), может стать крайне затруднительным, а в случае ослабевания российской экономики и крайне затратным;

– состояние международных рынков энергетических и других минеральных ресурсов, от которого непосредственным образом зависят загрузка и транзитные возможности СМП, реализация арктических ресурсных (обуславливающих инфраструктурные) проектов;

– партнерский потенциал как европейских, так и азиатских субъектов, которые могут иметь политические и стратегические мотивы, как для продолжения, так и для ограничения (вплоть до полного отказа) участия в российских арктических проектах, и, соответственно, в развитии СМП;

– общее состояние системы международных отношений, последствия для которой продолжающейся специальной военной операции РФ в Украине и реакции на нее мировых государств предсказать на сегодняшний день невозможно точно, потому что это событие, подобное эффекту «Черного лебедя».

Политика России по развитию СМП на современном этапе представляет собой мультиакторный разноуровневый процесс, в котором государству принадлежит стратегическая роль по выдвижению целей, координации усилий и контролю за деятельностью экономических акторов - государственных и бизнес-структур, обладающих собственными ресурсами и реализующими свои интересы, что подтверждает гипотезу исследования. Российское руководство стимулирует проекты по развитию СМП и их реализацию. Однако, в ходе их осуществления и финансирования российское руководство должно в максимальной степени учитывать весь спектр выявленных факторов, в том числе максимально использовать международный опыт в случае реализации аналогичных проектов и

определить перспективы усиления геополитического влияния России на основе развития транспортных коммуникаций в Арктическом регионе. Транспортная политика нуждается в совершенствовании, с тем, чтобы включить важный элемент независимой оценки и механизм обратной связи в соответствии с международными стандартами.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты

1. Декрет СНК «Об учреждении Плавучего Морского научного института для изучения Северного Ледовитого океана с его морями, устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями Европы и Азии». – Текст : электронный // Электронная библиотека исторических документов : [сайт]. – URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/17645-10-marta-dekret-snk-ob-uchrezhdenii-plavuchego-morskogo-nauchnogo-instituta-dlya-izucheniya-severnogo-ledovitogo-okeana-s-ego-moryami-ustyami-rek-ostro-vami-i-prilegayuschimi-k-nemu-poberezhyami-evropy-i-azii#mode/inspect/page/1/zoom/4 (дата обращения: 01.03.2023).

2. Декрет Совета Народных Комиссаров от 21.05.1921 г. № 259. – Текст : электронный // Исторические материалы : [сайт]. – URL: https://istmat.org/node/46233 (дата обращения: 01.03.2023).

3. Закон Республики Саха (Якутия) от 19 декабря 2018 г. № 2077-З 45-VI. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550299670 (дата обращения: 01.03.2023).

4. Законопроект РФ от 4 августа 2022 № 176880-8. – Текст : электронный \\ Система обеспечения законодательной деятельности : [сайт]. – URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/176880-8 (дата обращения: 01.03.2023).

5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (изм. от 28 июня 2022 № 184-ФЗ). – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202206280001 (дата обращения: 01.03.2023).

6. Конвенция о режиме проливов от 20.07.1936 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901884247

(дата обращения: 01.03.2023).

7. Конвенция об охране подводного культурного наследия от 2 ноября 2001 г. – Текст : электронный // Организация Объединенный Наций : [сайт]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/underwater_heritage.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

8. Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10.12.1982 г. – Текст : электронный // Консорциум Кодекс : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (дата обращения: 01.03.2023).

9. Конвенция по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер от 17 марта 1992 г. – Текст : непосредственный // Организация Объединенных Наций : [сайт]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

10. Концепция внешней политики Российской Федерации от 12 июля 2008 г. № Пр-1440. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_85021/ (дата обращения: 01.03.2023).

11. Концепция судоходной политики Российской Федерации. – Текст : электронный // Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации : [сайт]. – URL: http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/kontseptsija_sud/ (дата обращения: 01.03.2023).

12. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). Резолюция MSC.385 (94) от 21 октября 2014 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/420376046 (дата обращения: 01.03.2023).

13. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ (дата обращения: 01.03.2023).

14. Морская доктрина Российской Федерации от 26 июля 2015 г. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001 (дата обращения: 01.03.2023).

15. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2030 г. от 31 июля 2022 г. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

16. Об утверждении плана мероприятий по развитию инструментария государственно-частного партнёрства («инфраструктурная ипотека»). – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/Vz5AJIaGycR7wLxmfDAfGGR0xxBKURKa.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

17. Областной закон Архангельской области от 18 февраля 2019 г. № 57-5. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/462642024 (дата обращения: 01.03.2023).

18. Отчет о ходе исполнения Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2020 года и на период до 2025 года за 2019 год. – Текст : электронный // Мурманская область. Инвестиционный портал : [сайт]. – URL: https://invest.nashsever51.ru/pages/strategiia-razvitiia-regiona (дата обращения: 01.03.2023).

19. Перечень поручений по реализации Послания Президента Федеральному Собранию от 5 декабря 2014 г. – Текст : электронный // Президент

России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/47182 (дата обращения: 01.03.2023).

20. Постановление Законодательного собрания Ямало-Ненецкого автономного округа от 24 июня 2021 г. № 478. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/574785875 (дата обращения: 01.03.2023).

21. Постановление Правительства Архангельской области от 08 октября 2013 г. № 463-пп (ред. от 1 апреля 2021 г. № 160-пп). – Текст : электронный // Правительство Архангельской области : [сайт]. – URL: https://dvinaland.ru/budget/programs/18 (дата обращения: 01.03.2023).

22. Постановление Правительства Красноярского края от 30 октября 2018 г. № 647-п. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550243058 (дата обращения: 01.03.2023).

23. Постановление Правительства Мурманской области от 25 декабря 2013 № 768-1111/20. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=128038670&page=1&rdk=0#I0 (дата обращения: 01.03.2023).

24. Постановление Правительства Республики Коми от 11 апреля 2019 г. № 185. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/553237768 (дата обращения: 01.03.2023).

25. Постановление Правительства РФ от 7 марта 2000 г. № 198. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901756699 (дата обращения: 01.03.2023).

26. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/470 (дата обращения: 01.03.2023).

27. Постановление Правительства РФ от 21 февраля 2008 г. № 103. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102359787&backlink=1&&nd=102120413 (дата обращения: 01.03.2023).

28. Постановление Правительства РФ от 20 мая 2008 г. № 377. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://www.mintrans.gov.ru/documents/1/260 (дата обращения: 01.03.2023).

29. Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 г. № 1487. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/ (дата обращения: 01.03.2023).

30. Постановление Правительства РФ от 30 марта 2021 г. № 484. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104020037 (дата обращения: 01.03.2023).

31. Постановление правительства РФ от 19 сентября 2022 г № 1650. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (дата обращения: 01.03.2023).

32. Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета Советской ССР от 15 апреля 1926 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901761796 (дата обращения: 01.03.2023).

33. Постановление собрания депутатов Ненецкого автономного округа от 7 ноября 2019 г. № 256-сд. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых

и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/561620008 (дата обращения: 01.03.2023)).

34. Правила плавания по трассам Северного морского пути [утв. Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 г.; разработаны согласно Постановлению Совета Министров СССР от 1 июня 1990 г. № 000]. – Текст : электронный // «Pandia.ru» : [сайт]. – URL: https://pandia.ru/text/80/156/32367.php (дата обращения: 01.03.2023).

35. Приказ Министерства транспорта РФ 17 января 2013 г. № 7. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://base.garant.ru/70302484/ (дата обращения: 01.03.2023).

36. Рамочное соглашение о многосторонней ядерно-экологической программе в Российской Федерации от 23 мая 2003 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901866493 (дата обращения: 01.03.2023).

37. Распоряжение Правительства Республики Карелия от 29 декабря 2018 г. № 899р-П. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт].– URL: https://docs.cntd.ru/document/465420565 (дата обращения: 01.03.2023).

38. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в ред. распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 г. № 1032-р). – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (дата обращения: 01.03.2023).

39. Распоряжение Правительства РФ от 05 июля 2010 г. № 1120-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902229380 (дата обращения: 01.03.2023).

40. Распоряжение Правительства РФ от 15 марта 2013 г. № 358-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/docs/843/ (дата обращения: 01.03.2023).

41. Распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2019 г. № 2101-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

42. Распоряжение Правительства РФ от 28 октября 2019 г. № 2553-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

43. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (дата обращения: 01.03.2023).

44. Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 996-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/docs/all/133920/ (дата обращения: 01.03.2023).

45. Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 978-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/ySRA2HsTpqZ9vXm8WWbmOoil9Qu7F6AA.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

46. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

47. Распоряжение Правительства РФ от 23 июля 2022 № 2019-р. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических

документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (дата обращения: 01.03.2023).

48. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

49. Распоряжение Правительства Чукотского автономного округа от 16 июля 2014 № 290-рп. – Текст : электронный // Чукотский автономный округ : [сайт]. – URL: https://чукотка.рф/priority_areas/strategic-plan/strategiya-razvitiya.php (дата обращения: 01.03.2023).

50. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: сборник документов в 16 т. – Москва: Политиздат. – Т. 2. – 1967. – 798 с. – Текст : непосредственно.

51. Руководство для плавания. Требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов, следующих по Северному морскому пути. – Текст : электронный // Руководство.ру : [сайт]. – URL: https://rykovodstvo.ru/exspl/62137/index.html (дата обращения: 01.03.2023).

52. Руководство по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярного кодекса) кодекса). – Текст : электронный // Российский морской регистр судоходства : [сайт]. – URL: https://lk.rs-class.org/regbook/getDocument2?type=rules3&d=735E29AC-610F-4D5C-9A50-7A70A9C2BE18&f=2-030101-031 (дата обращения: 01.03.2023).

53. Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути от 8 июня 2015 г. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/orders/selection/405/18405/ (дата обращения: 01.03.2023).

54. Стратегический план для единой европейской транспортной зоны: в направлении к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе от 28 марта 2011. – Текст : электронный // Евразийская экономическая комиссия : [сайт]. – URL:

http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Транспортная%20политика/Приложение_4%20(Белая%20книга%20ЕС_2011_RUS).pdf (дата обращения: 01.03.2023).

55. Стратегия прорывного развития. – Текст : электронный // Kavkaz-Travel-Tur : [сайт]. – URL: https://nika-kavkaztur.ru/mor-vesti/strategiia-proryvnogo-razvitiia.html (дата обращения: 01.03.2023).

56. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года от 20 февраля 2013 г. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/499002465 (дата обращения: 01.03.2023).

57. Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года от 20 сентября 2012 г. – Текст : электронный // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/ (дата обращения: 01.03.2023).

58. Указ Президента РФ от 18 сентября 2008 г. № Пр-1969. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/info/18359/ (дата обращения: 01.03.2023).

59. Указ Президента РФ от 2 мая 2014 г. № 296. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377 (дата обращения: 01.03.2023).

60. Указ Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № Пр-640». – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/4145 (дата обращения: 01.03.2023).

61. Указ Президента Российской Федерации от 13 мая 2017 г. № 208. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – Режим доступа: http://static.government.ru/media/acts/files/0001201705150001.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

62. Указ Президента РФ от 27 июня 2017 г. № 287. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42021 (дата обращения: 01.03.2023).

63. Указ Президента РФ от 20 июля 2017 г. № 327. – Текст : электронный // Информационно-правовой портал «Гарант» : [сайт]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71625734/ (дата обращения: 01.03.2023).

64. Указ Президента РФ от 13 февраля 2019 г. № 207-р. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

65. Указ Президента РФ от 13 мая 2019 г. № 220. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/44231 (дата обращения: 01.03.2023).

66. Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (дата обращения: 01.03.2023).

67. Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (дата обращения: 01.03.2023).

68. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400. – Текст // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046 (дата обращения: 01.03.2023).

69. Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

70. Указ Президента РФ от 21 февраля 2023 № 112. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202302210004 (дата обращения: 01.03.2023).

71. Федеральный закон РФ от 12 января 1996 № 7-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 января 2019 г.). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8824/933187ac22e14635e1e3ba1c5d5ca118bca 5b17d/ (дата обращения: 01.03.2023).

72. Федеральный закон РФ от 19 июня 1996 г. № 76. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/9606 (дата обращения: 01.03.2023).

73. Федеральный закон РФ от 31 июля 1998 г. № 155 (в ред. от 14 марта 2022 г.). – Текст : электронный // Законы Российской Федерации. Систематическое собрание действующего законодательства : [сайт]. – URL: https://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-31.07.1998-n-155-fz/statya-14/ (дата обращения: 01.03.2023).

74. Федеральный закон РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/13771 (дата обращения: 01.03.2023).

75. Федеральный закон РФ от 21 июля 2005 г. № 115. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/ (дата обращения: 01.03.2023).

76. Федеральный закон РФ от 1 января 2007 г. № 317-ФЗ (с изм. и доп., вступ. в силу с 1 декабря 2007 г.) (ред. от 14 июля 2022). – Текст : электронный // АО «Кодекс» : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902074550 (дата обращения: 01.03.2023).

77. Федеральный закон РФ от 9 февраля 2007 г. № 16. – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (дата обращения: 01.03.2023).

78. Федеральный закон РФ от 1 декабря 2007 № 317-ФЗ (изм. от 28.06.2022 № 184-ФЗ). – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/26621 (дата обращения: 01.03.2023).

79. Федеральный закон РФ от 28 июля 2012 № 132-ФЗ. – Текст : электронный // Министерство транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (дата обращения: 01.03.2023).

80. Федеральный закон РФ от 5 апреля 2013 № 41-ФЗ (ред. от 30 апреля 2021). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144621/9ca096343946458276fdab2266bd1246b385df95/ (дата обращения: 01.03.2023).

81. Федеральный закон РФ от 13 июля 2015 № 224-ФЗ (ред. от 30 декабря 2021). – Текст : электронный // КонсультантПлюс : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/ (дата обращения: 01.03.2023).

82. Федеральный закон РФ от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/45677 (дата обращения: 01.03.2023).

83. Федеральный закон РФ от 5 декабря 2022 г. № 510-ФЗ. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/48595 (дата обращения: 01.03.2023).

84. China Ocean Agenda 21. – Beijing: China Ocean Press, 1996. – 193 p. – Text : direct.

85. China’s Arctic Policy. The State Council Information Office of the People’s Republic of China from 26.01.2018. – Text : electronic // The State Council. The People’s Republic of China. – URL:

http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed: 01.03.2023).

86. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions from 10.10.2007. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://blackseablueconomy.eu/sites/default/files/an_integrated_maritime_policy_for_the_european_union.pdf (accessed: 01.03.2023).

87. Communication on a European Ports Policy from 2007. – Text : electronic // European Union law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52007DC0616 (accessed: 01.03.2023).

88. Council Decision (CFSP) 2022/395 dated March, 09, 2022 amending Decision 2014/512/CFSP concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0395&from=EN (accessed: 01.03.2023).

89. Council Regulation (EU) 2022/576 dated April, 08 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2022.111.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2022%3A111%3ATOC (accessed: 01.03.2023).

90. Effective transit transport corridor development and management: Report on best practices 2020. – Text : electronic // United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS) : [website]. – URL: https://www.un.org/ohrlls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020 (accessed: 01.03.2023).

91. Federal transport infrastructure plan 2003 dated 02.07.2003. – Text : electronic // Federal Ministry of Transport, Building and Housing : [site]. – URL: https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Documents/federal-transport-infrastructure-plan-2003.pdf?__blob=publicationFile (accessed: 01.03.2023).

92. Green paper dated 08.03.2006. – Text : electronic // European Union : [website]. – URL: https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com2006_105_en.pdf (accessed: 01.03.2023).

93. Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, entered into force on 1 July 1994. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf (accessed: 01.03.2023).

94. National Strategy for the Arctic Region. – Text : electronic // The White House. – URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf (accessed: 01.03.2023).

95. Norway. The Norwegian Government's Arctic Policy. – Text : electronic // The Norwegian Government. – URL: https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/nord/arctic_strategy.pdf (accessed: 01.03.2023).

96. Review of Maritime Transport 2021. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (accessed: 01.03.2023).

97. Statement of Interdiction Principles from 04.09.2003. – Text : electronic // U.S. Department of State : [website]. – URL: https://2009-2017.state.gov/t/isn/c27726.htm (accessed: 01.03.2023).

98. The European Union. The EU's Arctic Policy. – Text : electronic // The European External Action Service. – URL: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-arctic_en#10606 (accessed: 01.03.2023).

99. The European Union's maritime transport policy for 2018 from 21.01.2009. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_16 (accessed: 01.03.2023).

Монографии и иные книги

100. Арикайнен, А. И. Транспортная артерия Советской Арктики / А. И. Арикайнен; отв. ред. Е. И. Толстиков. – Москва: Наука, 1984. – С. 69-70. – Текст : непосредственный.

101. Арктика на пороге третьего тысячелетия (ресурсный потенциал и проблемы экологии) / И. С. Грамберг, Д. А. Додин, Н. П. Лаверов [и др.]. – Санкт-Петербург: Наука, 2000. – 247 с. – Текст : непосредственный.

102. Арктика: интересы России и международные условия их реализации / И. М. Могилевкин [и др.]. – Москва: Наука, 2002. – 356 с. – Текст : непосредственный.

103. Арриги, Дж. Долгий двадцатый век: деньги, власть и истоки нашего времени / Дж. Арриги. – Москва: Территория будущего, 2006. – С. 30. – Текст : непосредственный.

104. Белов, М. И. История открытия и освоения Северного морского пути: в 4 т. / М. И. Белов. – М.: Морской транспорт. – Т. 1. – 1956. – С. 44. – Текст : непосредственный.

105. Белов, М. И. Путь через Ледовитый океан / Белов М. И. – Москва: Морской Транспорт, 1963. – 238 с. – Текст : непосредственный.

106. Булатов, В. Н. КПСС – организатор освоения Арктики и Северного морского пути (1917-1980) / В. Н. Булатов. – М.: Политическая Энциклопедия, Издательство Московского Государственного Университета, 1989. – 156 с. – Текст : непосредственный.

107. Визе, В. Моря Российской Арктики: в 2 т. / В. Визе. – М.: Паулсен. Т. 1. – 2016. – 299 с. – Текст : непосредственный.

108. Визе В. Моря Российской Арктики: в 2 т. / В. Визе. – М.: Паулсен. Т 2. – 2016. – 256 с. – Текст : непосредственный.

109. Горбунов, А. А. Транспортная политика государства: теория, история, практика: учебное пособие. – М.: Проспект, 2020. – 424 с. – Текст : непосредственный.

110. Государственная политика и управление в 2 ч. Часть 1. Концепции и проблемы: учебник для бакалавриата и магистратуры / Л. В. Сморгунов [и др.]; под редакцией Л. В. Сморгунова. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2019. – 395 с. – Текст : непосредственный.

111. Государственная политика и управление: учебное пособие / Н. С. Григорьева, О. Ю. Малинова, А. Ю. Мельвиль [и др.]; под редакцией А. И. Соловьева. – Москва : Аспект Пресс, 2018. – 480 с. – Текст : непосредственный.

112. Гудев, П. А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – Москва: ИМЭМО РАН, 2014. – 201 с. – Текст : непосредственный.

113. Додин, Д. А. Устойчивое развитие Арктики (проблемы и перспективы) / Д. А. Додин. – Санкт-Петербург: Наука, 2005. – 283 с. – Текст : непосредственный.

114. Егоров, В. П. Современная организация государственных учреждений России: учеб. пособие / В. П. Егоров, А. В. Слиньков. – Москва: Юридический институт МИИТ, 2016. – 185 с. – Текст : непосредственный.

115. Жанказиев, С. В. Интеллектуальные транспортные связи: учеб. Пособие / С. В. Жанказиев. – Москва: МАДИ, 2016. – 120 с. – Текст : непосредственный.

116. Жуков, Ю. Н. Сталин: Арктический щит / Ю. Н. Жуков. – Москва: Вагриус, 2008. – 541 с. – Текст : непосредственный.

117. Зубков, К. И. Развитие российской Арктики: советский опыт в контексте современных стратегий (на материалах Крайнего Севера Урала и

Западной Сибири) / К. И. Зубков, В. П. Карпов. – Москва: Росспэн, 2019. – 366 с. – Текст : непосредственный.

118. Идрисов, Г. И. Промышленная политика России в современных условиях / Г. И. Идрисов. – Москва: Изд-во Ин-та Гайдара, 2016. – 160 с. – Текст : непосредственный.

119. Кинякин, А. А. Проблемы взаимоотношения власти и бизнеса в современной России / А. А. Кинякин. – Москва, 2008. – 210 с. – Текст : непосредственный.

120. Кляйн, М. Политлексикон: понятия, факты, взаимосвязи / М. Кляйн [и др.]. – Москва: Российская политическая энциклопедия, 2013. – 783 с. – Текст : непосредственный.

121. Козлов, И. А. Краснознаменный Северный флот / И. А. Козлов, В. С. Шломин. – Москва: Воениздат, 1983. – 295 с. – Текст : непосредственный.

122. Конышев, В. Н. Россия и иностранные державы в Арктике: очерк новейшей истории: в 6 т. / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин // Север России в военно-морском и экономическом отношениях. Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. – Санкт-Петербург: Политехника-сервис. Т. 6. – 2013. – 520 с. – Текст : непосредственный.

123. Летопись Севера: в 11 т. / отв. ред. С. В. Славин. – Москва: Мысль. Т. 7. – 1975. – 222 с. – Текст : непосредственный.

124. Ломоносов, М. В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию / М. В. Ломоносов. – Москва: АН СССР. Т. 6. – 1952 г. – С. 415–536. – Текст : непосредственный.

125. Лукин, Ю. Ф. Великий передел Арктики / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет, 2010. – 400 с. – Текст : непосредственный.

126. Лукин, Ю. Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году: монография / Ю. Ф. Лукин. – Архангельск: ИД им. В. Н. Булатова САФУ, 2021. – 241 с. – Текст : непосредственный.

127. Маклюэн, Г. М. Понимание Медиа: Внешние расширения человека / Пер. с англ. В. Николаева. – Москва: КАНОН-пресс-Ц, 2003. – 464 с. – Текст : непосредственный.

128. Могилевкин, И. М. Морское судоходство в мировой экономике и международных отношениях: современные функциональные и пространственные проблемы / И. М. Могилевкин. – Москва: Наука, 1992. – 153 с. – Текст : непосредственный.

129. Могилевкин, И. М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее / И. М. Могилевкин. – Москва: Наука, 2005 – 357 с. – Текст : непосредственный.

130. Могилевкин, И. М. Транспортно-коммуникационная инфраструктура: значение для международного разделения труда и научно-технического прогресса. Интеграционные интересы России / И. М. Могилевкин. – Москва: ИМЭМО РАН, 2006. – 69 с. – Текст : непосредственный.

131. Могилевкин, И. М. Россия в глобальной инфраструктуре. Проблема оптимизации транспортно-коммуникационной политики в меняющихся условиях мировой экономики / И. М. Могилевкин. – Москва: ИМЭМО РАН, 2008. – 150 с. – Текст : непосредственный.

132. Могилевкин, И. М. Глобальная инфраструктура: механизм движения в будущее И. М. Могилевкин. – Москва: Магистр, 2010. – 317 с. – Текст : непосредственный.

133. Могилевкин, И. М. Новый взгляд на мировую экономику и общественное развитие / И. М. Могилевкин. – Москва; Санкт-Петербург: Нестор-История, 2012. – 240 с. – Текст : непосредственный.

134. Николаев, М. Е. Арктика: политика, экономика, дипломатия / М. Е. Николаев. – Москва: Издательство РГСУ, 2007. – 246 с. – Текст : непосредственный.

135. Окунев, И. Ю. Политическая география: учеб. пособие для вузов / И. Ю. Окунев. – Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2019. – 512 с. – Текст : непосредственный.

136. Пилясов, А. Н. Предпринимательство в Арктике: Проблемы развития малого и среднего бизнеса в Арктической зоне, или чем арктические предприниматели похожи на белых медведей? / А. Н. Пилясов. – URSS, 2021. – 400 с. – Текст : непосредственный.

137. Пилясов, А. Н. Освоение Арктики 2.0: Продолжение традиций советских исследований / под ред. А. Н. Пилясова. – URSS, 2022. – 432 с. – Текст : непосредственный.

138. Поливач, А. П., Гудев, П. А. Морские державы 2021: индексы ИМЭМО РАН (2.0). – Москва: ИМЭМО РАН, 2021. – 178 с. – (рус., англ.). – Текст : непосредственный.

139. Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета). Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): монография / Ц. Ван, Ц. Янь, Б. Е. Власов [и др.]. – Москва: Ин-т Европы РАН, 2022. – 150 с. – Текст : непосредственный.

140. Проблемы Северного морского пути / отв. ред. А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. – М.: Наука, 2006. – 581 с. – Текст : непосредственный.

141. Реализация транзитного потенциала Российской Федерации на основе развития международных транспортных коридоров: монография / отв. ред. Т. М. Степанян. – Саратов: ООО «Институт исследований и развития профессиональных компетенций, 2019. – 325 с. – Текст : непосредственный.

142. Селин, В. С. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современное состояние, перспективы: монография / В. С. Селин, А. В.

Истомин. – Апатиты: Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина Кольского научного центра РАН, 2003. – 201 с. – Текст : непосредственный.

143. Семёнов, Д. В. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России: историко-правовой обзор / Д. В. Семёнов. – 2-е изд., перераб. и доп. - Вологда : Киселев А. В., 2017 – 240 с. – Текст : непосредственный.

144. Сибирская советская энциклопедия: в 4 т. / под общ. ред. М. К. Азадовского [и др.]. – Новосибирск: Западно-Сибирское отделение ОГИЗ. – Т. 4. – 1931. – 1154 с. – Текст : непосредственный.

145. Соловьев, А. И. Политика и управление государством. Очерки теории и методологии: монография / А. И. Соловьев. – Москва: Издательство «Аспект Пресс», 2021. – 256 с. – Текст : непосредственный.

146. Теребнев, Л. В. Государственная транспортная политика: теория, методология, правовое регулирование: монография / Л. В. Требнев // РАНХиГС при Президенте РФ. – Москва: ВИНИТИ РАН, 2012. – 360 с. – Текст : непосредственный.

147. Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути / под ред. В. С. Селин, С. Ю. Козьменко. – Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 335 с. – Текст : непосредственный.

148. Ханна, П. Коннектография. Будущее глобальной цивилизации / П. Ханна. – Москва: Манн, Иванов и Фербер, 2019. – 432 с. – Текст : непосредственный.

149. Широкорад, А. Б. Битва за Русскую Арктику / А. Б. Широкорад. – Москва: Вече, 2008. – 377 с. – Текст : непосредственный.

150. Широкорад, А. Б. Арктика и Северный морской путь / А. Б. Широкорад. – Москва: Вече, 2017. – 416 с. – Текст : непосредственный.

151. Энциклопедический словарь: в 86 т. / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон // СПб.: Семеновская Типолитография И. А. Ефрона. – Т. 10. – 1893. – 486 с. – Текст : непосредственный.

152. Эфендиев, О. Ф. Арктические воды / О. Ф. Эфендиев // Современное международное морское право. Режим вод и дна Мирового океана. – Москва, 1974. – С. 184–190. – Текст : непосредственный.

153. Якунин, В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – Москва: ЗАО «Издательство «Экономика», 2006. – 432 с. – Текст : непосредственный.

Статьи в периодических изданиях

154. Абукова, Л. А., Дмитриевский, А. Н., Мастепанов, А. М. Северный морской путь как фактор развития экономической интеграции в Северо-Восточной Азии / Л. А. Абукова, А. Н. Дмитриевский, А. М. Мастепанов. – Текст : непосредственный // Актуальные проблемы нефти и газа. – 2017. – № 3 (18). – С. 1-31.

155. Бадылевич, Р. В. Исследование зарубежного опыта реализации финансового регулирования развития арктических территорий и возможностей его применения в северных регионах РФ / Р. В. Бадылевич. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 44. – С. 5-29.

156. Баронов, В. И. Северный морской путь и принцип свободы мореплавания / В. И. Баронов. – Текст : непосредственный // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. – 2019. – № 2-2. – С. 50-53.

157. Бердина, Ю. М., Торосян, Е. К. Морской транспорт в системе международных бизнес-операций / Ю. М. Бердина, Е. К. Торосян. – Текст : непосредственный // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – Ч.1, № 1. – С. 1-15.

158. Бережная, Л. Ю. Классификации объектов транспортной инфраструктуры с целью оптимизации их управления / Л. Ю. Бережная. – Текст : непосредственный // Транспортное дело России. – 2019. – № 4. – С. 71-74.

159. Буник, И. В., Николаев, А. Н. Международно-правовое обоснование Канадой прав на ее арктический сектор / И. В. Буник, А. Н. Николаев. – Текст :

непосредственный // Московский журнал международного права. Международные отношения. – 2007. – № 1. – С. 4-33.

160. Бхагват, Д. Россия и Индия в Арктике: необходимость большей синергии / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 73-90.

161. Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности. Часть I / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 5-25.

162. Бхагват, Д. Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 5-25.

163. Бхагват, Д. В. Политика развития международных судоходных маршрутов: потенциал применения зарубежного опыта в России на примере Северного морского пути / Бхагват Д. В. – Текст : непосредственный // Вестник Московского Университета. Политические науки. Серия 12. – 2021. – № 2. – С. 86-101.

164. Бхагват, Д. Государственная транспортная политика по развитию СМП в СССР и Российской Федерации в XX в. / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 47. – С. 76-99.

165. Бхагват, Д. Арктическое военное присутствие и его влияние на развитие Северного морского пути / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 91-118.

166. Бхагват, Д. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) / Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». – 2022. – № 2. – С. 75–89.

167. Варламов, А. В. Проектирование системы управления Северного морского пути: корпоративный подход / А. В. Варламов. – Текст :

непосредственный // Вестник Омского университета. Серия «Экономика». – 2015. – № 1. – С. 67-71.

168. Владимиров, С. А. Направления развития мировой транспортной системы и логистики / С. А. Владимиров. – Текст : непосредственный // Мир транспорта. – 2016. – Т. 14, № 3 (64). – С. 6-19.

169. Волков, Г. Ю. Перспективы использования Северного морского пути в международной транспортной системе / Г. Ю. Волков. – Текст : непосредственный // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2020. – № 2. – С. 118-122.

170. Вопиловский, С. С. Зарубежные экономические партнёры России в Арктической зоне / С. С. Вопиловский. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 46. – С. 33-50.

171. Вылегжанин, А. Н., Назаров, В. П., Буник, И. В. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем / А. Н. Вылегжанин, В. П. Назаров, И. В. Буник. – Текст : непосредственный // Вестник Российской академии наук. – 2020. – Том 90, № 12. – С. 1105-1118.

172. Голдин, В. И. Северный морской путь в арктической политике России: исторический опыт, современность и перспективы / В. И. Голдин. – Текст : непосредственный // Россия XXI. – 2019. – № 1. – С. 32-57.

173. Горбунов, А. А., Федякин, А. В., Федякин, И. В. Государственная политика в транспортной отрасли: инновационное направление подготовки кадров / А. А. Горбунов, А. В. Федякин, И. В. Федякин. – Текст : непосредственный // Мир транспорта. – 2018. – Т. 16, № 4. – С. 222–230.

174. Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в Российской Федерации и за рубежом: общность, различия, проблемы / А. А. Горбунов. – Текст : непосредственный // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. – 2019. – № 2 (73). – С. 12-18.

175. Гуаньцюнь, Л. Стратегия «Нитки жемчуга» в контексте морской политики КНР / Л. Гуаньцюнь. – Текст : непосредственный // Вестник Моск. ун-

та. Сер. 25. Международные отношения и мировая политика. – 2011. – № 4. – С. 162-174.

176. Гудев, П. А. Политико-правовые аспекты морской политики США в АТР / П. А. Гудев. – Текст : непосредственный // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. – 2019. – Т. 1, № 1 (42). – С. 53-75.

177. Гудев, П. А. Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I / П. А. Гудев. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 142-164.

178. Гумелёв, В. Ю. , Елистратов, В. В., Рагозин, А. Н. Северный морской путь: характеристика, история освоения, перспективы развития и необходимость защиты / В. Ю. Гумелев, В. В. Елистратов, А. Н. Рагозин. – Текст : непосредственный // Концепт. – 2018. – № 8. – С. 11-20.

179. Гумелёв, В. Ю., Елистратов, В. В., Рагозин, А. Н. Арктика как объект геополитики / В. Ю. Гумилёв, В. В. Елистратов, А. Н. Рагозин. – Текст : непосредственный // Концепт. – 2018. – № 11. – С. 1-18.

180. Гурлев, И. В., Макоско, А. А., Малыгин, И. Г. Анализ состояния и развития транспортной системы Северного морского пути / И. В. Гурлев, А. А. Макоско, И. Г. Малыгин. – Текст : непосредственный // Арктика: экология и экономика. – 2022. – Т. 12, № 2. – С. 258–270.

181. Гутенев, М. Ю., Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Арктический вектор Норвегии: преемственность и новации / М. Ю. Гутенев, В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Современная Европа. – 2019. – № 4 (90). – С. 108-119.

182. Егоров, В. Г. Геополитика транспорта: актуальное прочтение / В. Г. Егоров. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2019. – № 9. – С. 23-47.

183. Егоров, В. Г., Бухаренкова, О. Ю. Мировая транспортная система в геополитическом измерении / В. Г. Егоров, О. Ю. Бухаренкова. – Текст : непосредственный // Обозреватель-Observer. – 2020. – № 2 (361). – С. 43-69.

184. Журавель, В. П., Назаров, В. П. Северный морской путь: настоящее и будущее / В. П. Журавель, В. П. Назаров. – Текст : непосредственный // Вестник Московского государственного областного университета. – 2020. – № 2. – С. 140–158.

185. Журавлева, А. Долго ли, коротко ли: зачем миру Севморпуть / А. Журавлева. – Текст : непосредственный // Энергетическая политика. – 2021. – № 4 (158). – С. 72-87.

186. Загорский, А. В., Тодоров, А. А. Военно-политическая обстановка в Арктике: очаги напряжённости и пути деэскалации / А. В. Загорский, А. А. Тодоров. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 44. – С. 79-102.

187. Зайков, К. С., Бхагват, Д. Арктическая политика Индии: исторический контекст / К. С. Зайков, Д. Бхагват. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2022. – № 48. – С. 261-274..

188. Иванов, А. В., Складчиков, А. А., Хренников, А. Ю. Развитие электроэнергетики арктических регионов Российской Федерации с учётом использования возобновляемых источников энергии / А. В. Иванов, А. А. Складчиков, А. Ю. Хренников. – Текст : непосредственный // Российская Арктика. – 2021. – № 13. – С. 62-80.

189. Иванова, М. В. Оценка возможности развития арктических коммуникаций в акватории Северного морского пути / М. В. Иванова. – Текст : непосредственный // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2021. – Т. 24, № 2. – С. 35-45.

190. Кобзева, М. А. Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы / М. А. Кобзева. Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – № 43. – С. 89-108.

191. Колесникова, М. Л. Морская политика Европейского союза и её экономические аспекты / М. Л. Колесникова. – Текст : непосредственный // Современная Европа. – 2017. – № 4. – С. 78-86.

192. Колзина, А. Л., Мундубаева, А. А. «Полярный Шелковый Путь» как сфера стратегического партнерства Российской Федерации и КНР / А. Л. Колзина, А. А. Мундубаева. – Текст : непосредственный // Вестник Удмуртского Университета Социология. Политология Международные отношения. – 2020. – Т. 4, № 2. – С. 186-195.

193. Кондратьев, В. Б. Минеральные ресурсы и будущее Арктики / В. Б. Кондратьев. – Текст : непосредственный // Горная промышленность. – 2020. – № 1. – С. 87-96.

194. Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Международные организации и сотрудничество в Арктике / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Вестник международных организаций. – 2011. – № 3 (34). – С. 27-36.

195. Конышев, В. Н., Сергунин, А. А. Эволюция концептуальных основ арктической стратегии США / В. Н. Конышев, А. А. Сергунин. – Текст : непосредственный // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2022. – Т. 27, № 2. – С. 225-236.

196. Куклина, Е. А. Современный Китай в экономическом пространстве Арктики / Е. А. Куклина. – Текст : непосредственный // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. – 2021. – № 1 (35). – С. 22-31.

197. Левитин, И. Е. Государственно-частное партнерство и транспортная инфраструктура / И. Е. Левитин. – Текст : непосредственный // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2006. – № 7 (7). – С. 2-5.

198. Липунов, Н. С. Международное измерение Северного морского пути / Н. С. Липунов. – Текст : непосредственный // Российская Арктика. – 2021. – № 1 (12). – С. 78-84.

199. Лукин, Ю. Ф. Международные морские пути грузоперевозок в Арктике / Ю. Ф. Лукин. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 40. – С. 225-253.

200. Лукин, Ю. Ф. Арктические вызовы России / Ю. Ф. Лукин. – Текст : непосредственный // Россия: общество, политика, история. – 2022. – № 2. – С. 59-87.

201. Маккиндер Х. Дж. Круглая земля и обретение мира / Х. Дж. Маккиндер. – Текст : непосредственный // Космополис. – 2006/2007. – № 2 (16). – С. 56-69.

202. Му А. «Белкомур» и роль Китая / А. Му. – Текст : непосредственный // ЭКО. – 2022. – № 9. – С. 8–33.

203. Национальная идентичность и патриотизм в условиях международных кризисов / А. В. Абрамов, А. С. Буров, Д. В. Бхагват, Б. А. Габдулина, А. Э. Джанаева, Р. Калфаоглу, В. М. Капицын, К. Чжуёнг, О. Ю. Кокурина, А. М. Костина, Е. Ф. Сергазин, Ш. Цзянина, А. Е. Шапаров. – Текст : непосредственный // Вестник Московского государственного областного университета. – 2022. – № 4. – С. 1-35.

204. О подготовке проведения международной полярной партнерской инициативы / А. В. Клепиков, В. Э. Рябинин, А. И. Данилов, В. Г. Дмитриев. – Текст : непосредственный // Проблемы Арктики и Антарктики. – 2014. – № 4. – С. 104-109.

205. Огородов, С. А., Соломатин, В. И., Романенко, Ф. А. М. В. Ломоносов и освоение Северного морского пути / С. А. Огородов, В. И. Соломатин, Ф. А. Романенко. – Текст : непосредственный // Вестник Московского университета. Сер. 5. География. – 2011. – № 5. – С. 11-17.

206. Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI веке / К. С. Зайков [и др.]. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 39. – С. 75-109.

207. Пегин, Н. А. Национальная арктическая транспортная линия: проблемы и перспективы / Н. А. Пегин. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2016. – № 23. – С. 32-40.

208. Пилясов, А. Н., Путилова, Е. С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! / А. Н. Пилясов, Е. С. Путилова. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2020. – № 38. – С. 21-43.

209. Плисецкий, Е. Е. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании / Е. Е. Плисецкий. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2016. – № 22. – С. 101-111.

210. Полутов, А. В. Морская политика и стратегия Японии / А. В. Полутов. – Текст : непосредственный // У карты Тихого океана. – 2013. – № 32 (230). – С. 16-19.

211. Потребность субъектов Арктической зоны РФ в трудовых ресурсах / К. С. Зайков [и др.]. – Текст : непосредственный // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. – 2018. – № 6. – С. 184-201.

212. Розенберг, И. Н. О единой транспортной политике / И. Н. Розенберг. – Текст : непосредственный // Наука и технологии железных дорог. – 2017. – Т. 1, № 1. – С. 22-26.

213. Рукша, В. В. Развитие атомного морского флота / В. В. Рукша. – Текст : непосредственный // Региональная энергетика и энергосбережение. – 2018. – № 2. – С. 62-68.

214. Савин М. Государственно-частное партнерство в Великобритании: достижения и перспективы // Современная Европа. – 2010. – N 5. С. 102-110.

215. Семёнов, Д. В. Классификация международных транспортных коридоров в Международном праве / Д. В. Семенов. – Текст : непосредственный // Инновации. Наука. Образование. – 2020. – № 24. – С. 827-833.

216. Серова, Н. А., Серова, В. А. Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики / Н. А. Серова, В. А. Серова. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2019. – № 36. – С. 42-56.

217. Соловьев, А. И. Политическая повестка правительства, или зачем государству общество / А. И. Соловьев – Текст : непосредственный // Полис. Политические исследования. – 2019. – № 4. – С. 8-25.

218. Тарасов, П. И., Зырянова, И. В., Хазин, М. Л. Транспортный коридор через западную Якутию / П. И. Тарасов, И. В. Зырянов, М. Л. Хазин. – Текст : непосредственный // Горный информационно-аналитический бюллетень. – 2018. – № 6. – С. 170-184.

219. Тимошенко, А. И. Российская региональная политика в Арктике в XX−XXI вв.: проблемы стратегической преемственности / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2011. – № 4. – С. 1-13.

220. Тимошенко, А. И. Трансформации в российской государственной политике освоения Арктики и Северного морского пути (XVIII–XXI вв.) / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный / отв. ред. В. А. Ламин // Государственная политика России в Арктике: стратегия и практика освоения в XVIII–XXI вв.: сб. науч. трудов. – Новосибирск: Сибирское научное издательство, 2012. – С. 4–35.

221. Тимошенко, А. И. Советский опыт мобилизационных решений в освоении Арктики и северного морского пути в 1930–1950-х гг. / А. И. Тимошенко. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2013. – № 13. – С. 150–168.

222. Тимченко, А. В. Институционализация государственной политики обеспечения транспортной безопасности как форма интеграции системы государственной транспортной политики / А. В. Тимченко. – Текст : непосредственный // Политическая наука. – 2017. – Спецвыпуск. – С. 124-136.

223. Тодоров, А. А. Сотрудничество в области портового контроля в Арктике как инструмент реализации Полярного кодекса / А. А. Тодоров. – Текст : непосредственный // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – № 5. – С. 160–176.

224. Трубицина О. П., Башкин В. Н. Геополитические вызовы российской Арктике при углеводородном освоении территории / О. П. Трубицина, В. Н. Башкин. – Текст : непосредственный // Арктика и Север. – 2021. – N 43. С. 109-127.

225. Федякин, А. В., Федякин, И. В. Транспортная политика за рубежом: центры подготовки кадров и основные направления исследований / А. В. Федякин, И. В. Федякин. – Текст : непосредственный // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Политология. – 2019. – Т. 21, № 2. – С. 346-357.

226. Фисенко А. И. Геополитические и транспортно-экономические аспекты развития Северного морского пути в России / А. И. Фисенко. – Текст : непосредственный // Транспортное дело России. – 2013. – С. 235-238.

227. Фисенко, А. И. Риски организации судоходства в Арктике по Северному морскому пути / А. И. Фисенко. – Текст : непосредственный // Транспортное дело России. – 2015. – № 6. – С. 260-263.

228. Фофанова, А. Ю. Транспортный комплекс и его роль в развитии регионов / А. Ю. Фофанова. – Текст : непосредственный // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 1–2. – С. 162-165.

229. Чижков, Ю. В. Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики / Ю. В. Чижков. – Текст : непосредственный // Транспорт Российской Федерации. – 2015. – № 5 (60). – С. 9-15.

230. Шевчук, В. А. Интеллектуальные транспортные системы как актуальный аспект экономического развития РФ / В. А. Шевчук. – Текст : непосредственный // Новая наука: история становления, современное состояние, перспективы развития: сб. статей Международной научно-практической конференции. – 2021. – С. 88-92.

231. Щеголькова, А. А. Экономика и политика "холодного противостояния" в Новой Арктике / А. А. Щеголькова. – Текст :

непосредственный // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2021. – № 4. – С. 7-20.

232. Яковлев, Н. А., Лебедев, Г. В. Кто управляет северным морским путем? / Н. А. Яковлев, Г. В. Лебедев. – Текст : непосредственный // Морской сборник. – 2010. – № 6. – С. 34-43.

233. Якунин, В. И. Развитие транспортной системы и геоэкономические интересы России / В. И. Якунин – Текст : непосредственный // Экономические стратегии. – 2009. – № 1. – С. 48-55.

Диссертации и авторефераты диссертаций

234. Богатов, М. Ю. Политические аспекты формирования международных транспортных коридоров в новой геополитической модели мира : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные политические процессы и технологии (политические науки)» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Богатов Максим Юрьевич; Забайкальский государственный университет. – Чита, 2006. – 170 с. – Текст : непосредственный.

235. Голиусов, Ю. Ф. Политико-экономические аспекты обеспечения транспортной безопасности России на Дальнем Востоке : специальность 23.00.02 ««Политические институты, процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Голиусов Юрий Федорович; Институт социально-политических исследований РАН. – Москва, 2005. – 169 с. – Текст : непосредственный.

236. Голиусов, Ю. Ф. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России : евразийский аспект : специальность 23.00.02 «Политические институты, процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Голиусов Юрий Федорович; Институт социально-политических исследований РАН. – Москва, 2010. – 299 с. – Текст : непосредственный.

237. Горбунов, А. А. Политика развития транспортных коммуникаций в современных условиях: зарубежный и российский опыт на примере железнодорожного транспорта : специальность 23.00.02 «Политические институты, этнополитическая конфликтология, национальные и политические процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени доктора политических наук / Горбунов Александр Александрович; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. – Москва, 2008. – 393 с. – Текст : непосредственный.

238. Крекотнев, С. Н. Государственная промышленная политика современной России: общенациональный и региональный аспекты : специальность 23.00.02 «Политические институты, процессы и технологии» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Крекотнев Сергей Николаевич; Москвоский государственный университет путей сообщения. – Москва, 2011. – 185 с. – Текст : непосредственный.

239. Ладвищенко, В. Ю. Транспортная политика Европейского Союза : специальность 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Ладвищенко Вячеслав Юрьевич; Санкт-Петербургский государственный университет. – Санкт-Петербург, 2011. – 186 с. – Текст : непосредственный.

240. Подберёзкина, О. А. Эволюция значения международных транспортных коридоров в мировой политике на примере России : специальность 23.00.04 «Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития» : диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук / Подберезкина Ольга Алексеевна; Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации. – Москва, 2015. – с. 164. – Текст : непосредственный.

241. Фадеев, Е. А. Повышение эффективности контейнерных перевозок водным транспортом в международном сообщении «Азия-Европа» : специальность 08.00.05 «Организация производства (транспорта, технические науки)» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Фадеев Евгений Александрович; Московский государственный университет путей сообщения. – Москва, 2016. – 186 с. – Текст : непосредственный.

Источники на иностранном языке

Монографии и иные книги

242. Almond, G. A. Coleman, J. S. The politics of the developing areas. Comparative Politics: A Developmental Approach. – Princeton: Princeton Legacy Library, 1960. – 610 p. – Text : direct.

243. Arctic Maritime Logistics / I. Ilin, T. Devezas, C. Jahn (Eds.) // Springer. – Switzerland, 2022. – 309 p. – Text : immediate.

244. Arctic Shipping: Climate Change, Commercial Traffic and Port Development / F. Lasserre, O. Faury (Eds.). – Routledge, London, 2021. – 250 p. – Text : immediate.

245. Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, I. P. Zhuravleva, A. V. Soleveva – Moscow: MGIMO, 2021. – 53 p. – Text : immediate.

246. Gorshkov, S. G. Sea Power and the State / S. G. Gorshkov. – Moscow: Pergamom Press, 1979. – 290 p. – Text : immediate..

247. Governance of Arctic Shipping: Rethinking Risk, Human impacts and regulation / ed. by A. Chircop [et al]. – Switzerland: Springer Polar Sciences. – 2020. – 319 p. – Text : immediate.

248. Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea / ed. by O. R. Young, P. A. Berkman, A. N. Vylegzhanin. – Springer Nature Switzerland, 2020. – 358 p. – Text : immediate.

249. Henderson, J., Moe, A. The Globalization of Russian Gas – Political and Commercial Catalysts / J. Henderson, A. Moe. – Cheltenham UK: Edward Elgar, 2019. – 189 p. – Text : immediate.

250. Karaganov, S. A. Russian Policy in the Arctic: International Aspects / S. A. Karaganov [et al]. – Text : direct // XXII Apr. Intern. Acad. Conf. on Economic and Social Development. – 2021. – Moscow: Higher School of Economics Publ. House, 2021. – 48 p.

251. Klimenko, E. Russia's Arctic Security Policy / E. Klimenko // SIPRI Policy Paper. – February 2016. – Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute, 2016. – 48 p. – Text : immediate.

252. Laruelle, M. Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North / M. Laruelle. – Armonk, NY: M. E. Sharpe, 2014. – 251 p. – Text : direct. DOI: https://doi.org/10.4324/9781315700939.

253. Mahan, A. T. The Influence of Seapower upon History, 1660-1783 / A. T. Mahan. – Boston: Little Brown and Company, 1890. – 557 p. – Text : immediate.

254. Pacer, V. Russian Foreign Policy under Dmitry Medvedev, 2008–2012 / V. Pacer. – Abingdon: Routledge, 2016. – 280 p. – Text : immediate.

255. Roach, J. A., Smith, R. W. Excessive Maritime Claims / J. A. Roach, R. W. Smith. – 3rd ed. – Leiden: Martmus Nyhoff Publishers, 2012. – 925 p. – Text : direct.

256. Rodrigue, J. P. The Geography of Transport Systems / J. P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – London : Routledge, 2020. – 456 p. – Text : immediate.

257. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages / W. Ostreng [et al]. – Springer Science & Business Media, 2013. – 414 p. – Text : immediate.

258. Vylegzhanin, A. N., Berkman, P. A., Young, O. R. Base line of Russian Arctic Laws / A. N. Vylegzhanin, P. A. Berkman, O. R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Text : immediate.

Статьи в периодических изданиях

259. Arctic policy and port development along the Northern Sea Route / C. Y. Liu, H. M. Fang, X. Dang, X. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Volume 201. – pp. 1-11. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105422.

260. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R. R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – 72 p. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.

261. Lasserre, F., Alexeeva, O. Analysis of Maritime Transit Trends in the Arctic Passages / F. Lasserre, O. Alexeeva. – Text : direct // International Law and Politics of the Arctic Ocean. – Netherlands: Brill Academic Leiden, 2015. – pp. 180–192. DOI: https://doi.org/10.1163/9789004284593_010.

262. Bhagwat, J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity / J. Bhagwat. – Text : direct // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. – 2020. – Vol. 13, № 4. – pp. 488–506.

263. Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, № 48. – pp. 10-13.

264. Bhagwat, J., Shaparov, A. E. India's Arctic policy: Signs of a pivot to Arctic Energy and the Northern Sea Route / J. Bhagwat, A. E. Shaparov. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2022. – Vol 57, № 20. – pp. 16-22.

265. Bhagwat, J. Political-Geographical Determinants of International Cooperation in the Development of International Transport Corridors (NSR) / J. Bhagwat. – Text : direct // Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography – 2023. – pp. 47-55. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-20620-7_5.

266. Biedermann, R. Exploring Sino-Russian-Nordics triangular relations: complex balancing along the Polar Silk Road / R. Biedermann. – Text : direct // Journal of Contemporary European Studies. – 2021. – № 3. – pp. 1-17.

267. Building Common Interests in the Arctic Ocean / P. A. Berkman, A. N. Vylegzhanin (eds). – Text : direct // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – 2013. – pp. 371-404.

268. Bunik, I. V., Mikhaylichenko, V. V. Legal Aspects of Navigation Through the Northern Sea Route. – Text : direct / Berkman, P., Vylegzhanin, A. (eds) // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – Springer, Dordrecht. – 459 p.

269. Carlsson, M. Russia and the Arctic: Analysis and Discussion of Russian Strategies / M. Carlsson, N. Granholm. – Stockholm: Swedish Defence Research Agency, 2013. – 45 p. – Text : immediate.

270. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure / A. B. Farré, S. R. Stephenson, L. Chen [and others]. – Text : direct // Polar Geography. – 2014. – Volume 37:4. – pp. 298-324. DOI: https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.965769.

271. Development of the Northern Sea Route on the Route Murmansk-Vladivostok-Shanghai (China) / V. M. Samuilov [and others]. – Text : directly // Transportation Research Procedia. – 2022. – № 61. – pp. 46-53. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.008.

272. Emberger, G. National Transport policy in Austria – from its beginning till today / G. Emberger. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – № 9 (6). – pp. 1-16.

273. Emberger, G., May, A. D. Challenges in the development of national policies on transport / G. Emberger, A. D. May. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – № 9 (55). – pp. 1-8.

274. Gilmour, J. G. Icebreaker Operations in the Arctic Ocean / J.G. Gilmour. – Text : direct // Journal of Military and Strategic Studies. – 2018. – Volume 18, Issue 3. – pp. 16-30.

275. Godzimirski, J., Sergunin, A. Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA / J. Godzimirski, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2020. – Vol. 11. – pp. 22-46. DOI: http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v11.1350.

276. Gunnarsson, B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping / B. Gunnarsson. – Text : direct // Marine Policy. – 2021. – Vol. 124. – pp. 1-8. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104369.

277. Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 4-30. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.

278. Key barriers to the commercial use of the Northern Sea Route: View from China with a fuzzy DEMATEL approach / Z. Wan, A. Nice, J. Chen, J. Ge, C. Zhang, Q. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Vol. 208. – pp. 1-10. – DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105630.

279. Kikkert, P., Lackenbauer, P. W. Canada's Arctic and Northern Policy Framework: A roadmap for the Future? Briefing Note / P. Kikkert, P. W. Lackenbauer. – Text : direct // Arctic Yearbook. – 2019. – pp. 1-10.

280. Lackenbauer, P. W., Sergunin, A. Canada and Russia's Defence Strategies in the Arctic: A Comparative Analysis / P. W. Lackenbauer, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2022. – Vol. 13. – pp. 232-257. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v13.3243.

281. Liu, M., Kronbak, J. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe / M. Liu, J. Kronbak. – Text : direct // Journal of Transport Geography. – 2010. – Vol. 18, № 3. – pp. 434–444.

282. Liu, N., Solski, J. J. The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route / N. Liu, J. J. Solski. – Text : direct // Leiden Journal of International Law. – 2022. – № 35. – pp. 854-855.

283. Liu, X., Dijk, M. How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities / X. Liu, M. Dijk. – Text : direct // Transport Policy. – 2022. – № 128. – pp. 166-178.

284. Lynch, A. H., Norchib, Ch. H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A. H. Lynch, Ch. H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – № 119 (26). – pp. 1-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

285. Mackie, P., Worsley, T., Eliasson, J. Transport appraisal revisited / P. Mackie, T. Worsley, J. Eliasson. – Text : direct // Research in Transportation Economics. – 2014. – № 47 (1). – pp. 1-18.

286. Mackinder, X. J. Geographical pivot of history / X. J. Mackinder. – Text : direct // The Geographical Journal. – Vol. 170, № 4. – pp. 298-321.

287. Maritime Ship Traffic in the Central Arctic Ocean High Seas as a Case Study with Informed Decisionmaking / ed. by P. A. Berkman, A. N. Vylegzhanin, O. R. Young, D. Balton, O. Ovretveit. – Text : direct // Building Common Interests in the Arctic Ocean with Global Inclusion. – Springer Nature Switzerland, 2022. – pp. 321-346. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-89312-5_24.

288. Moe, A. The Northern Sea Route: Smooth Sailing Ahead? / A. Moe. – Text : direct // Strategic Analysis. – 2014. – № 38 (6). – pp. 784-802. DOI: https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952940.

289. Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – pp. 209-227. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

290. Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe.

– Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 199–208.

291. Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A. N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 285-302. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.

292. Peeters, C., Webers, H. Transport policy that works: how to decide? / C. Peeters, H. Webers. – Text : direct // International Journal of Transport Economics. – 2007. – pp. 179–195.

293. Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route / A. E. Shaparov, F. K. Sokolova, A. K. Magomedov, J. Bhagwat. – Text : direct // Polar Record. – 2022. – № 58 (4). – pp. 1-14.

294. Russian Enterprises in the Spring of 2022: Adapting to the New Wave of Sanctions and Views on the ESG Agenda / D. B. Kuvalina, Yu. V. Zinchenkoa, P. A. Lavrinenkoa, Sh. Sh. Ibragimova. – Text : direct // Studies on Russian Economic Development. – 2022. – Vol. 33, № 6. – pp. 697-706.

295. Sanctions or sea-ice: Costs of closing the Northern Sea Route / M. A. Goldstein, A. H. Lynch, X. Li, C. H. Norchi. – Text : direct // Finance Research Letters. – 2022. – № 50. – pp. 1-18.

296. Schach, M., Madlener, R. Impacts of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics / M. Schach, R. Madlener. – Text : direct // Energy Policy. – 2018. – № 122. – pp. 438-448. DOI: https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.07.009.

297. Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – № 9 (6). – pp. 1-19. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.

298. Sergunin, A., Gjørv, H. G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H. G. Gjørv. – Text : direct //

The Polar Journal. – 2020. – № 10. – pp. 251-272. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.

299. Sur, J. M., Kim, D. J. Multi criteria evaluation of beneficial effect of commercializing Northern Sea Route on Europe and Asia countries / J. M. Sur, D. J. Kim. – Text : direct // The Asian Journal of Shipping and Logistics. – 2020. – № 36 (4). – pp. 1-9.

300. The Key driving forces for Geo-economic relationships between China and ASEAN countries / S. Wang [et al]. – Text : direct // Sustainability. – 2017. – № 9. – pp. 1-20.

301. The Northern Sea Route Development: The Russian Perspective / V. Erokhin, V. Konyshev, A Sergunin, G. Tianming. – Text : direct // Arctic Maritime Logistics. – pp. 282-303. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-92291-7_15.

302. Tianming, G., Erokhin, V. China-Russia research and education collaboration in the Arctic: opportunities, challenges and gaps / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, Issue 1. – pp. 188-207. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1889837.

303. Tianming, G., Erokhin, V. How Russia's New Vision of Territorial Development in the Arctic Can Boost China-Russia Economic Collaboration / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // Arctic Yearbook 2021. – pp. 1-28.

304. Todorov, A. A. Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective / A. A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 322-333. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799615.

305. Todorov, A. A. Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route / A. A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, № 1. – P. 30-42.

306. Zamiatina, N.Yu. Igarka as a Frontier: Lessons from the Pioneer of the Northern Sea Route / N. Yu. Zamiatina. – Text : direct // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. – 2020. – № 13 (5). – pp. 783-799.

307. Zazou, Z. A. Citizens' participation in financing national projects / Z. A. Zazou. – Text : direct // Review of Economics and Political Science. – 2020. – 21 p. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131.

308. Zhang, Y., Cheng, L. The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK / Y. Zhang, L. Cheng. – Text : direct // Transport Policy. – 2023. – № 133. – pp. 223-233.

309. Zhao, B., Wang, N., Wang, Y. The role of different transportation modes in China's national economy: An input–output analysis / B. Zhao, N. Wang, Y. Wang. – Text : direct // Transport policy. – 2022. – № 127. – pp. 92-102.

Электронные ресурсы

310. 890 млн рублей из госбюджета на строительство газовоза для проекта «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Информационно-аналитическое агентство «SeaNews» : [сайт]. – URL: https://seanews.ru/2021/12/13/890-mln-rublej-iz-gosbjudzheta-na-stroitelstvo-gazovoza-dlja-proekta-arktik-spg-2/ (дата обращения: 01.03.2023).

311. «Норникель» отложит реализацию крупных проектов из-за проблем с поставщиками. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – URL: https://expert.ru/2023/01/24/norilskiy-nikel-otlozhit-realizatsiyu-krupnykh-proyektov-iz-za-problem-s-postavschikami/ (дата обращения: 01.03.2023).

312. Алифирова, Е. В 2021–2024 гг. инвестиции в терминал Утренний проекта Арктик СПГ-2 составят более 125 млрд руб. / Е. В. Алифирова. – Текст : электронный // Neftegaz.RU : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/195206-v-2021-2024-gg-investitsii-v-terminal-utrenniy-proekta-arktik-spg-2-sostavyat-bolee-125-mlrd-rub/ (дата обращения: 01.03.2023).

313. Алифирова, Е. В. Путин подписал указ о создании российского оператора проекта Сахалин-1 / Е. В. Алифирова. – Текст : непосредственный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/gosreg/753652-v-putin-podpisal-ukaz-o-sozdanii-novogo-operatora-proekta-sakhalin-1/ (дата обращения: 01.03.2023).

314. Алифирова, Е. Индия продолжает рассматривать вхождение в проект Восток Ойл Роснефти / Е. Алифирова. – Текст : электронный // Neftegaz.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/709948-indiya-prodolzhaet-rassmatrivat-vkhozhdenie-v-proekt-vostok-oyl-rosnefti/ (дата обращения: 01.03.2023).

315. Аналитика. – Текст : электронный // Коммуникационный холдинг «Минченко Консалтинг» : [сайт]. – URL: https://minchenko.ru/analitika/ (дата обращения: 01.03.2023).

316. Аналитическая база «Заказы на строительство судов на верфях РФ: Итоги 2022-2023 годов». – Текст : электронный // Информационное агентство «InfoLine» : [сайт]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (дата обращения: 01.03.2023).

317. Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории государств-членов». – Текст : электронный // Евразийская экономическая комиссия : [сайт]. – URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php (дата обращения: 01.03.2023).

318. Аналитический доклад на тему «Анализ мирового рынка транспортных услуг в целях выработки рекомендаций по внедрению в Евразийский экономический союз успешного передового опыта и наилучших международных практик». – Текст : электронный // Департамент транспорта и инфраструктуры : [сайт]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Documents/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B0%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D1%83%20%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%BE%D0%BF%D1%8B%D1%82%D0%B0.docx (дата обращения: 01.03.2023).

319. Арктик СПГ – 2. – Текст : электронный // NefteGas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/tech-library/pererabotka-nefti-i-gaza/451663-arktik-spg-2/ (дата обращения: 01.03.2023).

320. Арктический экономический совет (АТЭС) попросит РСПП рассмотреть Инвестиционный протокол АЭС. – Текст : электронный // Российский Союз промышленников и предпринимателей : [сайт]. – URL: https://rspp.ru/events/news/arkticheskiy-ekonomicheskiy-sovet-aes-poprosit-rspp-rassmotret-investitsionnyy-protokol-aes-60d600803ba51/ (дата обращения: 01.03.2023).

321. Байназаров? Э. Северное слияние: Севморпуть привлек компании Скандинавии и Азии / Э. Байназаров. – Текст : электронный // Известия : [сайт]. – URL: https://iz.ru/917088/elnar-bainazarov/severnoe-sliianie-sevmorput-privlek-kompanii-skandinavii-i-azii (дата обращения: 01.03.2023).

322. Бекбулатова, Т. Лоббисты и решалы – как это устроено в России / Т. Бекбулатова. – Текст : электронный // Время и Деньги : [сайт]. – URL: https://www.e-vid.ru/zakon-i-pravo/250219/lobbisty-i-reshaly-kak-eto-ustroeno-v-rossii (дата обращения: 01.03.2023).

323. Белкомур: давний крупный проект РФ за 250 млрд руб. может возобновиться в ближайшее время. – Текст : электронный // Яндекс. Дзен : [сайт]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/belkomur-davnii-krupnyi-proekt-rf-za-250-mlrd-rub-mojet-vozobnovitsia-v-blijaishee-vremia-5fe59875ba62db3e3800f1d7 (дата обращения: 01.03.2023).

324. Боброва, Ю. В. Северный морской путь: национальный правовой режим в меняющемся международном контексте / Ю. В. Боброва. – Текст : электронный // РСМД : [сайт]. – URL: https://russiancouncil.ru/activity/policybriefs/severnyy-morskoy-put-natsionalnyy-pravovoy-rezhim-v-menyayushch/ (дата обращения: 01.03.2023).

325. Бюллетень Счетной палаты № 6 (295) 2020 г. «Реализация национальных проектов». – Текст : электронный // Счетная Палата Российской

Федерации : [сайт]. – URL: https://ach.gov.ru/upload/iblock/61e/61ee9a116b8b7b494c074d0def5f4a1b.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

326. В Росатоме создано Главное управление Северного морского пути. – Текст : электронный // Росатом : [сайт]. – URL: https://www.akm.ru/press/v_rosatome_sozdano_glavnoe_upravlenie_severnogo_morskogo_puti/ (дата обращения: 01.03.2023).

327. В дирекции Севморпути объяснили отсутствие заявок на международный транзит. – Текст : электронный // ИА Красная Весна : [сайт]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (дата обращения: 01.03.2023).

328. В Ненецком округе планируют построить полярную железную дорогу до Индиги. – Текст : электронный // Двина Сегодня : [сайт]. – URL: https://dvinatoday.ru/fund/v-nenetskom-okruge-khotyat-postroit-polyarnuyu-zheleznuyu-dorogu-do-indigi/ (дата обращения: 01.03.2023).

329. В Поморье центр государственно-частного партнерства сопровождает реализацию 19 проектов. – Текст : электронный // Сетевое издание DvinaNews : [сайт]. – URL: http://dvinanews.ru/-d6y6ws4v (дата обращения: 01.03.2023).

330. В России критически не хватает флота. – Текст : электронный // Морские вести России : [сайт]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/95648/ (дата обращения: 01.03.2023).

331. Владимир Панов, спецпредставитель Росатома по вопросам развития Арктики: «Мы переживаем исторический этап развития Севморпути». – Текст : электронный // Атомная энергия : [сайт]. – URL: https://www.atomic-energy.ru/interviews/2021/05/26/114221?utm_source=%20yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fn%20ews%2Fs (дата обращения: 01.03.2023).

332. Власти Коми считают, что регион обладает потенциалом наполнения грузами 10% Севморпути. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11046917 (дата обращения: 01.03.2023).

333. ВЭБ прекратит доверительное управление SPV-компаниями под суда для «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/business/827731 (дата обращения: 01.03.2023).

334. Вяхирева, Н. Диалог с Россией в Арктике на паузе / Н. Вяхирева. – Текст : электронный // РСМД : [сайт]. – URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/dialog-s-rossiey-v-arktike-na-pauze/ (дата обращения: 01.03.2023).

335. Генеральный директор ФКУ «Ространсмодернизация» Илья Гудков принял участие в работе круглого стола «Повышая эффективность бизнеса. Возможности для роста» – Текст : электронный // Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры» : [сайт]. – URL: https://ppp-transport.ru/event/arhiv-sobytij/2017/generalnyy-direktor-fku-rostransmodernizatsiya-ily240/ (дата обращения: 01.03.2023).

336. Глава Минвостокразвития РФ: грузооборот по Севморпути может превысить 90 млн тонн в 2024 году при выполнении планов компаний. – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (дата обращения: 01.03.2023).

337. Главное управление СМП Росатома. 34,034 млн тонн грузов, перевезенных по Северному морскому пути в 2022 году. – Текст : электронный // Администрация СМП : [сайт]. – URL: https://nsr.rosatom.ru/en/company/news/?ELEMENT_ID=165497 (дата обращения: 01.03.2023).

338. Гненной, О. Северный морской путь: что готовит нам грядущий день? / О. Гненной. – Текст : электронный // Korabel.ru : [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/severnyy_morskoy_put_chto_den_gryaduschiy_nam_gotovit_2.html (дата обращения: 01.03.2023).

339. Годованник, Л. Балтийский завод начинает судиться с финской Wartsila за 5 млн евро / Л. Годованник. – Текст : электронный // Ведомости :

[сайт]. – URL: https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2022/11/23/951830-baltiiskii-zavod-trebuet-wartsila (дата обращения: 01.03.2023).

340. Гончаренко, С. С., Прокофьева, Т. А., Сергеев, В. И. Лидирующая роль России в формировании северной зоны Евроазиатских международных транспортных коридоров: «Северный морской путь – Енисей – Северо-Российская Евразийская магистраль – Транссиб» / С. С. Гончаренко, Т. А. Прокофьева, В. И. Сергеев. – Текст : электронный // Публикации ВШЭ : [сайт]. – URL: https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/ey4jhchi6d/direct/74381713 (дата обращения: 01.03.2023).

341. Горохова, А. Арктический Суэц 2.0 невозможен. И невыгоден России / А. Горохова. – Текст : электронный // Эксперт. – 2021. – № 15. – С. 18-19. – URL: https://expert.ru/expert/2021/15/arkticheskiy-suets-20-nevozmozhen-i-nevygoden-rossii/ (дата обращения: 01.03.2023).

342. Горохова, А. Развитие Севморпути – это правовая и экономическая дилемма / А. Горохова. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – URL: https://expert.ru/expert/2022/35/razvitiye-sevmorputi-eto-pravovaya-i-ekonomicheskaya-dilemma/ (дата обращения: 01.03.2023).

343. Государственные инвестиции в «Ямал СПГ» составили порядка 100 млрд рублей. – Текст : электронный // LNG Congress Russia : [сайт]. – URL: https://www.lngrussiacongress.com/news/gosudarstvennyie-investitsii-v-yamal-spg-sostavili-poryadka-100-mlrd-rubley (дата обращения: 01.03.2023).

344. Госэкспертиза одобрила проект Северного широтного хода. – Текст : электронный // Ямал-Медиа : [сайт]. – URL: https://yamal-media.ru/news/gosekspertiza-odobrila-proekt-severnogo-shirotnogo-hoda (дата обращения: 01.03.2023).

345. Гренландия заинтересована в инвестициях из любого региона мира. – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/business/351757 (дата обращения: 01.03.2023).

346. Грузовые прогнозы некоторых арктических проектов завышены и не обеспечены транспортной составляющей – эксперт (руководитель компании «Гекон», ведущий научный сотрудник ИМЭМО РАН Михаил Григорьев). – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/343810/ (дата обращения: 04.03.2023).

347. Грузооборот морских портов России в 2021 году вырос на 1,7%. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/323885/ (дата обращения: 01.03.2023).

348. Грузопоток по СМП к 2024 году может составить 90 млн тонн, к 2030 году достичь 216 млн тонн – Минвостокразвития. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/343735/ (дата обращения: 04.03.2023).

349. Губернаторы предложили расширить Севморпуть от Петербурга до Владивостока. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/business/31/03/2021/60630b3e9a79478dd10d80cf (дата обращения: 01.03.2023).

350. Дизельными могут стать все шесть ледоколов, которые планируют построить на собственные средства компании и госкорпорации «Росатом», работающих сегодня в Арктике. – Текст : электронный // Таймырский телеграф : [сайт]. – URL: https://ttelegraf.ru/news/nornikel-i-rosneft-peresmatrivayut-plany-po-stroitelstvu-ledokolov-na-szhizhennom-gaze/ (дата обращения: 01.03.2023).

351. Дмитриева, И. Роль транспортной системы «Енисей – северный морской путь» в развитии лесопромышленного комплекса Сибири / И. Дмитриева. – Текст : электронный // ЛесПромИнформ : [сайт]. – URL: https://lesprominform.ru/jarticles.html?id=5659 (дата обращения: 01.03.2023).

352. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Отчетный период: 2021 год. – Текст : электронный // Министерство Транспорта Российской Федерации : [сайт]. – URL:

https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents (дата обращения: 01.03.2023)

353. Дорога к Северному морскому пути. – Текст : электронный // Газета Республика : [сайт]. – URL: http://respublika11.ru/2017/09/09/doroga-k-severnomu-morskomu-puti/ (дата обращения: 01.03.2023).

354. Завершена разработка предпроектной документации железной дороги на Индигу. – Текст : электронный // РЖД-Партнёр.ру : [сайт]. – URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zavershena-razrabotka-predproektnoy-dokumentatsii-zheleznoy-dorogi-na-indigu/ (дата обращения: 01.03.2023).

355. Заквасин, А., Комаров, Е. «Стремится стать морским хабом»: как Турция планирует построить канал в обход Босфора / А. Заквасин, Е. Комаров. – Текст : электронный // RT на русском : [сайт]. – URL: https://russian.rt.com/world/article/850438-erdogan-kanal-stambul-montryo (дата обращения: 01.03.2023).

356. Замятина, Н. Будущее российской арктической урбанизации: интервью специалиста в области социально-экономической географии Н. Зарубиной для РАНХиГС / Н. Замятина // РАНХиГС : [сайт]. – URL: https://urban.ranepa.ru/intervyu/nadezhda-zamyatina-1/budushchee-rossiyskoy-arkticheskoy-urbanizatsii-/?sphrase_id=6789 (дата обращения: 01.03.2023).

357. Запущен инвестиционный акселератор для сопровождения инвестиционных проектов в рамках программы «Дальневосточная и Арктическая концессия». – Текст : электронный // Национальный Центр ГЧП : [сайт]. – URL: https://pppcenter.ru/press-tsentr/novosti/zapushchen-investitsionnyy-akselerator-dlya-soprovozhdeniya-proektov-v-ramkakh-programmy-dalnevostoch/ (дата обращения: 01.03.2023).

358. Игнатьева, А. Грузооборот по СМП в 2021 году достиг 34,85 млн тонн / А. Игнатьева. – Текст : электронный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/720501-gruzooborot-po-smp-v-2021-g-dostig-34-85-mln-t/ (дата обращения: 01.03.2023).

359. Из-за санкций новый ледокол «Норникеля» будет без СПГ-двигателя. – Текст : электронный // Накануне.RU : [сайт]. – URL: https://www.nakanune.ru/news/2022/07/22/22667515/ (дата обращения: 01.03.2023).

360. Иностранные акционеры «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса : [сайт]. – URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/669/ (дата обращения: 01.03.2023).

361. Информационные материалы к Отчету Главы Республики Карелия о результатах деятельности Правительства Республики Карелия в 2020 году. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал Республики Карелия : [сайт]. – URL: https://gov.karelia.ru/informatsionnye-materialy-k-otchetu-glavy-rk-o-rezultatakh-deyatelnosti-pravitelstva-rk/ (дата обращения: 01.03.2023).

362. Информация об исполнении федерального бюджета. – Текст : электронный // Минфин России : [сайт]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/statistics/fedbud/execute?id_57=80042-informatsiya_ob_ispolnenii_federalnogo_byudzheta (дата обращения: 01.03.2023).

363. Истомин, А. В. Роль северного морского пути в хозяйственном развитии и освоении северных территорий / А. В. Истомин. – Текст : электронный // Север промышленный. ИД «Гелион» : [сайт]. – URL: https://helion-ltd.ru/rolofsevmorput/ (дата обращения: 01.03.2023).

364. Итоговая общественная резолюция по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации за 2020 год. – Текст : электронный // XII Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» : [сайт]. – URL: http://www.forumarctic.com/rezolution-2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

365. Кабмин расширил доступ к льготным кредитам для инвесторов на Дальнем Востоке и в Арктике. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-

center/news/kabmin_rasshiril_dostup_k_lgotnym_kreditam_dlya_investorov_na_dalnem_vostoke_i_v_arktike/ (дата обращения: 01.03.2023).

366. Каверин, Д. Зампред СБ Медведев заявил о сложностях при строительстве и сдаче в эксплуатацию ледоколов / Д. Каверин. – Текст : электронный // Газета.ru : [сайт]. – URL: https://www.gazeta.ru/social/news/2022/11/18/19068289.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

367. Как строят подводные газопроводы. – Текст : электронный // Газпром Информаторий : [сайт]. – URL: http://www.gazprominfo.ru/articles/undersea-tubes/ (дата обращения: 01.03.2023).

368. Карелия хочет включить Беломорканал в состав Северного морского пути. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/6896140 (дата обращения: 01.03.2023).

369. Карскомур: от Воркуты к морю – перспективный железнодорожный проект. – Текст : электронный // Яндекс. Дзен. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/karskomur-ot-vorkuty-k-moriu--perspektivnyi-jeleznodorojnyi-proekt-6121d18984456f3ce5b3494b (дата обращения: 01.03.2023).

370. Коваль, И. Без конкурса уровень подготовки документов и предварительной проработки проектов остается низким / И. Коваль. – Текст : электронный // Российская Бизнес-газета : [сайт]. – URL: https://rg.ru/2015/04/14/partnerstvo.html (дата обращения: 01.03.2023).

371. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. – Текст : электронный // ФКУ «РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИЯ» : [сайт]. – URL: https://ppp-transport.ru/o-retu/proekty-retu/kompleksnoe-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla/ (дата обращения: 01.03.2023).

372. Королева, А. МВФ ошеломил прогнозом по России / А. Королева. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – URL: https://expert.ru/2023/01/31/mvf-poveril-v-rossiyu/ (дата обращения: 01.03.2023).

373. Круглогодичный Севморпуть» признан стратегическим проектом государства. – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim (дата обращения: 01.03.2023).

374. Кудияров, С. Контейнер боится стужи / С. Кудияров. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – 2020. – № 45. – С. 18-19. – URL: https://expert.ru/expert/2020/45/kontejner-boitsya-stuzhi/ (дата обращения: 01.03.2023).

375. Кузнецов, В. Турция прокладывает новый судоходный канал в Черное море, НАТО остается с носом / В. Кузнецов. – Текст : электронный // Украина.ру : [сайт]. – URL: https://ukraina.ru/exclusive/20190523/1023663284.html (дата обращения: 01.03.2023).

376. Левитин, И. Е. Государственная политика Российской Федерации в сфере транспорта / И. Е. Левитин. – Текст : электронный // Государственная Дума РФ : [сайт]. – URL: http://federalbook.ru/files/FS/Soderjanie/FS-19/IV/Levitin.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

377. Литова, А. Россия активно обновляет свой флот: к 2035 году планируется построить более 1000 новых судов / А. Литова. – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyaet-flot (дата обращения: 01.03.2023).

378. Морской флот отечественных компаний. – Текст : электронный // Морские вести России : [сайт]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/90465/ (дата обращения: 01.03.2023).

379. Морской шелковый путь как часть стратегии развития Китая. – Текст : электронный // ИнВоен info : [сайт]. – URL: https://invoen.ru/analitika/morskoj-shelkovyj-put-strategi-razvitiya-kitaya/ (дата обращения: 01.03.2023).

380. Мурманский транспортный узел вошел в стратегию развития Арктики. – Текст : электронный // Формула безопасности транспорта : [сайт]. –

URL: https://fbt.llc/novosti/мурманский-транспортный-узел-вошел-в.html (дата обращения: 01.03.2023).

381. Мурманский транспортный узел. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/investment_projects/47/r2/s1/ (дата обращения: 01.03.2023).

382. На круглом столе Арктического экономического совета обсудили перспективы инфраструктурных проектов. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/na-kruglom-stole-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-obsudili-perspektivy-infrastrukturnykh-proekto-32382/?sphrase_id=2021480 (дата обращения: 01.03.2023).

383. На программу Севморпути выделят 1,8 триллиона рублей – Путин. – Текст : электронный // ИА Красная Весна : [сайт]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (дата обращения: 01.03.2023).

384. О Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. – Текст : электронный // Государственная комиссия по вопросам развития Арктики : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/about-us-overall/ (дата обращения: 01.03.2023).

385. О проекте «Белкомур». – Текст : электронный // GoArtic : [сайт]. – URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rWzsFE6decUJ:www.belkomur.com/belkomur/2.php+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ru (дата обращения: 01.03.2023).

386. Объем вывезенных через порт Сабетта в 2019 году грузов увеличился вдвое. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7565197 (дата обращения: 01.03.2023).

387. Объем инвестиций ТОР «Столица Арктики» за первый год работы составил 55 млрд. рублей. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11368651 (дата обращения: 01.03.2023).

388. Онежский судостроительно-судоремонтный завод получит инфраструктурную поддержку на сумму более 200 млн рублей. – Текст :

электронный // «Республика» : [сайт]. – URL: http://rk.karelia.ru/ekonomika/onezhskij-sudostroitelno-sudoremontnyj-zavod-poluchit-infrastrukturnuyu-podderzhku-na-summu-bolee-200-mln-rublej/ (дата обращения: 01.03.2023).

389. Определен размер инвестиций в Севморпуть до 2024 года. – Текст : электронный // Рамблер Финансы : [сайт]. – URL: https://finance.rambler.ru/economics/42017202/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (дата обращения: 01.03.2023).

390. Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности. – Текст : электронный ресурс // Накануне.RU : [сайт]. – URL: https://www.nakanune.ru/articles/119887/ (дата обращения: 01.03.2023).

391. Открытие зимнего маршрута по СМП как повод для геополитического конфликта. – Текст : электронный // Яндекс. Дзен : [сайт]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/id/5e4f86544208631185474d28/otkrytie-zimnego-marshruta-po-smp-kak-povod-dlia-geopoliticheskogo-konflikta-60641665f57165397e092d8c (дата обращения: 01.03.2023).

392. Офиц. сайт Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

393. Офиц. сайт ФГБУ «Администрация Северного морского пути». – Текст : электронный // Администрация Северного морского пути : [сайт]. – URL: http://www.nsra.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

394. Первую очередь «Арктик СПГ-2» отбуксируют в 2023 году, заявили в «Новатэке» – Текст : электронный // РИА Новости: [сайт]. – URL: https://ria.ru/20220906/arktik-1814708340.html (дата обращения: 01.03.2023).

395. Перевозки по Северному морскому пути побили новый рекорд. – Текст : электронный // Российская газета : [сайт]. – URL:

https://www.rosatom.ru/journalist/news/-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2021-godu-sostavil-okolo-35-mln-tonn/ (дата обращения: 01.03.2023).

396. Петрова, Н. Новые санкции против России: что они изменят / Н. Петрова. – Текст : электронный // News.ru : [сайт]. – URL: https://news.ru/economics/novye-sankcii-protiv-rossii-chto-oni-izmenyat/ (дата обращения: 01.03.2023).

397. Политбюро 2.0 и антиистеблишментная волна. – Текст : электронный // Коммуникационный холдинг «Минченко Консалтинг» : [сайт]. – URL: https://minchenko.ru/netcat_files/userfiles/PB_2.0_I_ANTIISTEBLIShMENTNAYa_VOLNA_04.06.19_LAST.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

398. Порт Архангельска должен стать ключевым элементом СМП, заявил Цыбульский. – Текст : электронный // РИА Новости : [сайт]. – URL: https://ria.ru/20220722/arkhangelsk-1804253021.html (дата обращения: 01.03.2023).

399. Потанин рассказал о влиянии персональных санкций на «Норникель». – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/business/05/07/2022/62c32d3c9a7947181d8e9978 (дата обращения: 01.03.2023).

400. Правительство России разработало план развития Северного морского пути. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/pravitelstvo_rossii_razrabotalo_plan_razvitiya_severnogo_morskogo_puti/ (дата обращения: 01.03.2023).

401. Правительство РФ к 2023 г. планирует актуализировать проект ж/д линии «Белкомур». – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/pravitelstvo-rf-k-2023-g-planiruet-aktualizirovat-proekt-zh-d-linii-belkomur (дата обращения: 01.03.2023).

402. Пресс-конференция Юрия Трутнева и Александра Козлова на тему «Развитие Арктической зоны Российской Федерации: новые преференции для бизнеса» (СТЕНОГРАММА). – Текст : электронный // Министерство Российской

Федерации по развитию Дальнего Востока : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/26952/?sphrase_id=1418492 (дата обращения: 01.03.2023).

403. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы. – Текст : электронный // Росконгресс. Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации : [сайт]. – URL: https://roscongress.org/materials/problemy-i-perspektivy-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-kak-elementa-edinoy-arkticheskoy-transportn/ (дата обращения: 01.03.2023).

404. Проект «Арктик СПГ-2». Текст - электронный // Новатэк : [сайт]. – URL: https://www.novatek.ru/ru/business/arctic-lng/ (дата обращения: 01.03.2023).

405. Протяженность и характеристики автомобильных дорог общего пользования (с 2006 г.). 2012-2021 гг. – Текст : электронный // Федеральная служба государственной статистики : [сайт]. – URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=Протяженность+автомобильных+дорог+общего+пользования+по+субъектам+Российской+Федерации+2012-2020+гг.&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (дата обращения: 01.03.2023).

406. Пятин, А. «Норникель» выплатил рекордный штраф за экологическую катастрофу в Арктике / А. Пятин. – Текст : электронный // Forbes : [сайт]. – URL: https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/423055-nornikel-vyplatil-rekordnyy-shtraf-za-ekologicheskuyu-katastrofu-v-arktike (дата обращения: 01.03.2023).

407. Пять китайских компаний могут выйти из проекта «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/05/22/923069-arktik-spg-2 (дата обращения: 01.03.2023).

408. Развитие Арктической зоны России и основные вызовы для ее освоения. – Текст : электронный // Regnum : [сайт]. – URL: https://regnum.ru/news/economy/2407690.html (дата обращения: 01.03.2023).

409. Развитие морского хозяйства в Китае (Белая книга). – Текст : электронный // Russian.China.org.cn : [сайт]. – URL: http://russian.china.org.cn/government/archive/baipishu/txt/2002-06/10/content_2032960.htm (дата обращения: 01.03.2023).

410. Распределение обязанностей между вице-премьерами. – Текст : электронный // Портал Правительства России : [сайт]. – URL: http://government.ru/gov/responsibilities/ (дата обращения: 01.03.2023).

411. Реализации инфраструктурных проектов в Арктике поможет механизм дальневосточной концессии – эксперт. – Текст : электронный // PrimaMedia : [сайт]. – URL: https://primamedia.ru/news/1159262/ (дата обращения: 01.03.2023).

412. Рехова, А. С., Воротников, А. М. Государственно-частное партнерство − актуальный механизм развития Арктической зоны Российской Федерации / А. С. Рехова, А. М. Воротников. – Текст : электронный // Научно-издательский центр «ИНФРА–М». – URL: https://naukaru.ru/temp/2ae0be6c28e49a28cedb41c643813dc9.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

413. Росморречфлот разрешил ООО «Морской терминал ТУЛОМА» строить терминал навалочных грузов в порту Мурманск. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/319917/ (дата обращения: 01.03.2023).

414. РСПП принял участие в заседании Арктического экономического совета на ВЭФ-2022. – Текст : электронный // Российский союз промышленников и предпринимателей : [сайт]. – URL: https://rspp.ru/events/news/rspp-prinyal-uchastie-v-zasedanii-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-na-vef2022-63242e6a4bd39/ (дата обращения: 01.03.2023).

415. Рябов, К. Задержки и успехи. Программа строительства ледоколов пр. 22220 / ЛК-60Я / К. Рябов. – Текст : электронный // Военное обозрение : [сайт]. –

URL: https://topwar.ru/205744-zaderzhki-i-uspehi-programma-stroitelstva-ledokolov-pr-22220-lk-60ja.html (дата обращения: 01.03.2023).

416. Свинцова, Е. НОВАТЭК заменит основных иностранных подрядчиков проекта Арктик СПГ-2 / Е. Свинцова. – Текст : электронный // NefteGas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Oborudovanie/745192-novatek-zamenit-osnovnykh-inostrannykh-podryadchikov-proekta-arktik-spg-2/ (дата обращения: 01.03.2023).

417. Свинцова, Е. Проект порта Индига на берегу Баренцева моря начнут реализовывать в 2023 году / Е. Свинцова. – Текст : электронный // NefterGas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/741684-proekt-porta-indiga-na-beregu-barentseva-morya-nachnut-realizovyvat-v-2023-godu/ (дата обращения: 01.03.2023).

418. Северный морской путь. Итоги 2020 г. – Текст : электронный // РосАтом : [сайт]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

419. Северный морской путь. Развитие по принципу трех S: save, sustainability, smart. – Текст : электронный // Общественный Совет СМП : [сайт]. – URL: https://business-magazine.online/fn_54043.html (дата обращения: 01.03.2023).

420. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение: в 3 т. / под ред. А. Клементьева. – Текст : электронный. – Москва: Московская школа управления. СКОЛКОВО. – Т. 3. – 2020. – 105 с. – URL: https://sk.skolkovo.ru/storage/file_storage/6bf9fd0f-c490-4338-b280-8375412a78f1/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol3.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

421. Сигачев, С. Северный морской путь как национальная и международная транспортная коммуникация / С. Сигачев. – Текст : электронный // Инженерная защита : [сайт]. – URL: https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/severnyj-morskoj-put-kak-natsionalnaya-i-mezhdunarodnaya-transportnaya-kommunikatsiya/ (дата обращения: 01.03.2023).

422. СМИ: Трамп намерен присоединить Гренландию к США. – Текст : электронный // Вести.ru : [сайт]. – URL: https://www.vesti.ru/amp/article/2446448 (дата обращения: 01.03.2023).

423. Совещание о развитии Северного морского пути. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/news/40660/ (дата обращения: 01.03.2023).

424. Совещание по вопросам развития Арктической зоны. – Текст : электронный // Президент России : [сайт]. – URL: http://kremlin.ru/events/president/news/68188 (дата обращения: 01.03.2023).

425. Состав Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в редакции распоряжения Правительства от 16 июня 2022 года № 1584-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – Режим доступа: http://government.ru/info/45982/ (дата обращения: 01.03.2023).

426. Ставка на Беломорско-Балтийский канал. – Текст : электронный // Информационно-аналитическое агенство SeaNews : [сайт]. – URL: https://seanews.ru/2022/06/28/ru-stavka-na-belomorsko-baltijskij-kanal/ (дата обращения: 01.03.2023).

427. Стенограмма восемнадцатого (специального) заседания Экспертного клуба «Регион». – Текст : электронный // Экспертный клуб «Регион» : [сайт]. – URL: https://club-region.ru/stenogramma-vosemnadtsatogo-spetsialnogo-zasedaniya-ekspertnogo-kluba-region/ (дата обращения: 01.03.2023).

428. Стоцкий, А. Арктика сегодня: определены опорные населенные пункты в Арктике – им будет оказана господдержка / А. Стоцкий. – Текст : электронный // GoArctic : [сайт]. – URL: https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-opredeleny-opornye-naselennye-punkty-v-arktike-im-budet-okazana-gospodderzhka/ (дата обращения: 01.03.2023).

429. Строительство участка дороги «Колыма–Анадырь» начнут в этом году. – Текст : электронный // Колыма.ru : [сайт]. – URL: https://kolyma.ru/index.php?newsid=104677 (дата обращения: 01.03.2023).

430. Счетная палата: рост грузопотока по СМП до 80 млн тонн может не быть достигнут к 2024 году. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7506115 (дата обращения: 01.03.2023).

431. США конфисковали в Греции иранскую нефть в российском танкере. Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/world/842618 (дата обращения: 01.03.2023).

432. Транспортная система России. – Текст : электронный // Заводы.рф : [сайт]. – URL: https://заводы.рф/publication/transportnaya-sistema-rossii#morskoy-transport (дата обращения: 01.03.2023).

433. Фаляхов, Р. Миллиарды в Арктику: как Россия прокладывает Северный морской путь / Р. Фаляхов. – Текст : электронный // Газета.ru : [сайт]. – URL: https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327603.shtml (дата обращения: 01.03.2023).

434. Французские и японские компании могут заморозить инвестиции в «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Коммерсантъ : [сайт]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/5280413 (дата обращения: 01.03.2023).

435. Чекунков, А. Глава Минвостокразвития – о России в эпицентре разлома мира / А. Чекунов. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/opinions/business/30/08/2022/630c8a059a79476653b31863?from=from_main_2 (дата обращения: 01.03.2023).

436. Чем опасен запрет на страхование танкеров с российской нефтью. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/economics/02/06/2022/629769549a79473ee1336696?from=column_12 (дата обращения: 01.03.2023).

437. Юрий Трутнев выступил на заседании Совета Федерации в рамках правительственного часа. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://government.ru/news/43443/ (дата обращения: 01.03.2023).

438. Япония подтвердила, что останется в проектах «Сахалин-1» и «Сахалин-2». – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/business/844990 (дата обращения: 01.03.2023).

439. Baker Hughes отзывает инженеров с проектов «Ямал СПГ» и «Сахалин-2». – Текст : электронный // BFM : [сайт]. – URL: https://www.bfm.ru/news/502380 (дата обращения: 01.03.2023).

440. Daewoo Shipbuilding аннулировала заказ на строительство танкеров для Арктик СПГ-2. – Текст : электронный // РосБалт : [сайт]. – URL: https://m.rosbalt.ru/business/2022/05/23/1959166.html (дата обращения: 01.03.2023).

441. Сол, Дж. В 2020 году по Северному морскому пути прошло рекордное количество судов / Дж. Сол. – Текст : электронный // Reuters : [сайт]. – URL: http://ursa-tm.ru/forum/index.php?/topic/371969-arctictoday-v-2020-godu-po-severnomu-morskomu-puti-proshlo-rekordnoe-kolichestvo-sudov/ (дата обращения: 01.03.2023).

442. Trafigura вышла из «Восток ойла», продав 10% в проекте Nord Axis Limited. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/15204643 (дата обращения: 01.03.2023).

443. Arctic Arctic Economic Council Maritime Transportation Working Group Report: The State of Maritime Transportation in the Arctic. – Text : electronic // Arctic Economic Council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2020/05/aec-maritime-transportation-wg-report.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

444. Arctic Economic Council official website. – Text : electronic // Arctic Economic Council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/ (accessed: 01.03.2023).

445. America and Britain play cold-war games with Russia in the Arctic. – Text : electronic // The Economist : [website]. – URL: https://www-economist-com.translate.goog/europe/2020/05/10/america-and-britain-play-cold-war-games-with-russia-in-the-arctic?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru (accessed: 01.03.2023).

446. Amos, P. Public and Private Sector Roles in the Supply of Transport Infrastructure and Services: Operational Guidance for World Bank Staff. – Text : electronic // World Bank Group. – 2004. – 13 p. – URL: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17409 (accessed: 01.03.2023).

447. Arctic Shipping Routes: Russia's challenges and uncertainties. – Text : electronic / The Barents Observer : [website]. – URL: https://thebarentsobserver.com/en/opinions/2022/08/arctic-shipping-routes-russias-challenges-and-uncertainties (accessed: 01.03.2023).

448. Arnold, J. Best practices in management of international transport corridor / J. Arnold. – Text : electronic // The World Bank Group : [website]. – URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/Best-practices-in-management-of-international-trade-corridors (accessed: 01.03.2023).

449. Buchanan, E. The overhaul of Russian strategic planning for the Arctic Zone to 2035 / E. Buchanan. – Text : electronic // NATO Defense college : [website]. – URL: https://www.ndc.nato.int/research/research.php?icode=641 (accessed: 01.03.2023).

450. Cooper, Ch., Hernandez, A., Jack, V. EU agrees on gas price cap, sceptics denounce it as an illusion / Ch. Cooper, A. Hernandez, V. Jack. – Text : electronic // Politico : [website]. – URL: https://www.politico.eu/article/russia-ukraine-war-eu-robert-habeck-energy-ministersagrees-on-gas-price-cap-skeptics-denounce-energy/ (accessed: 01.03.2023).

451. Doshi, R., Dale-Huang, A., Zhang, G. Northern Expedition China's Arctic Activities and Ambitions / R. Doshi, A. Dale-Huang, G. Zhang. – Text : electronic // Security, Strategy, and Order : [website]. – URLL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/04/FP_20210412_china_arctic.pdf (accessed: 01.03.2023).

452. Draft Arctic Commitment Act. – Text : electronic // U.S. Senate : [website]. – URL: https://www.murkowski.senate.gov/imo/media/doc/Arctic%20Committment%20Act.pdf (accessed: 01.03.2023).

453. Eiterjord, T. Amid Ukraine war Russia's Northern Sea Route turns East / T. Eiterjord. – Text : electronic // The Diplomat : [website]. – URL: https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/ (accessed: 01.03.2023).

454. Global Sanctions dashboard: Russia default and China secondary sanctions. – Text : electronic // Atlantic Council : [website]. – URL: https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/global-sanctions-dashboard-russia-default-and-china-secondary-sanctions/ (accessed: 01.03.2023).

455. Humpert, M. France's Technip To Complete Exit From Arctic LNG 2 Project in First Half of 2023 / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/frances-technip-complete-exit-arctic-lng-2-project-first-half-2023 (accessed: 01.03.2023).

456. Humpert, M. German Oil and Gas Company Faces Criticism For Slow Exit from Russia / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [site]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/german-oil-and-gas-company-faces-criticism-slow-exit-russia (accessed: 01.03.2023).

457. Humpert, M. Novatek Orders World's Largest Floating LNG Storage Unit for Arctic / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/novatek-orders-worlds-largest-floating-lng-storage-unit-arctic (accessed: 01.03.2023).

458. Humpert, M. South Korean DSME Cancels Contract for Novatek Arctic LNG Carriers / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/south-korean-dsme-cancels-contract-novatek-arctic-lng-carriers (accessed: 01.03.2023).

459. India advances dialogue with Russia to trade via Arctic route amid Ukraine crisis. – Text : electronic // Sputniknews : [website]. – URL: https://sputniknews.com/20220422/india-expedites-dialogue-with-russia-to-trade-via-arctic-route-amid-ukraine-crisis-1094971865.html (accessed: 01.03.2023).

460. Kaneda, H. The Rise of Chinese «Sea Power» / H. Kaneda. – Text : electronic // Project Syndicate : [website]. – URL: https://www.project-syndicate.org/commentary/the-rise-of-chinese--sea-power (accessed: 01.03.2023).

461. Kartit, D., Golovnya, L. Technip Energies' hit by exit from Russian Arctic LNG project / D. Katrir, L. Golovnya. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-hit-by-exit-from-russian-arctic-lng-project/ (accessed: 04.03.2023).

462. Kennedy, C. Russia's Yamal LNG Declares Force Majeure On Some Europe Cargoes / C. Kennedy. – Text : electronic // OilPrice.com : [website]. – URL: https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russias-Yamal-LNG-Declares-Force-Majeure-On-Some-Europe-Cargoes.html (accessed: 01.03.2023).

463. Klimenko, E. Russia's new Arctic policy document signals continuity rather than change / E. Klimenko. – Text : electronic // SIPRI : [website]. – URL: https://www.sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather-change (accessed: 01.03.2023).

464. Laruelle, M. Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits / M. Laruelle. – Text : electronic // Russie.Nei.Visions, Ifri : [website]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/344221690_Russia's_Arctic_Policy_A_Power_Strategy_and_Its_Limits_RussieNEIVisions_no_117 (accessed: 01.03.2023).

465. Lasserre, F. A Shared Arctic Ocean: The Development of Shipping Russia's Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada's Arctic Foreign Policy / F. A. Lasserre. – Text : electronic // Conference: Russia's Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada's Arctic Foreign Policy : [website]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/333450989_A_Shared_Arctic_Ocean_The_Development_of_Shipping_Russia's_Arctic_Interests_Implications_for_Circumpolar_Relations_and_Canada's_Arctic_Foreign_Policy (accessed: 01.03.2023).

466. Multilateral Institutions to Lend $2.3 Billion for Panama Canal. – Text : electronic // International Finance Corporation : [website]. – URL:

https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/multilateral+institutions+to+lend+%242.3+billion+for+panama+canal (accessed: 01.03.2023).

467. Overextending and Unbalancing Russia. Assessing the Impact of Cost Imposing Options / J. Dobbins [and others]. – Text : electronic // Rand Corporation : [website]. – URL: https://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB10014.html (accessed: 01.03.2023).

468. Powell, B. A. Investigative journalist Seymour Hersh spills the secrets of the Iraq quagmire and the war on terror / B. A. Powell. – Text : electronic // UC Berkeley News : [website]. – URL: https://newsarchive.berkeley.edu/news/media/releases/2004/10/11_hersh.shtml (accessed: 01.03.2023).

469. Raspotnik, A., Stępień, A. The Arctic Institute. Ops, they did it again: The European Union's Arctic policy update / A. Raspotnik, Stępień A. – Text : electronic // The Arctic Institute : [website]. – URL: https://www.thearcticinstitute.org/oops-they-did-it-again-european-union-2021-arctic-policy-update/ (accessed: 01.03.2023).

470. Rourke, R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress // R. Rourke. – Text : electronic // Congressional Research Service : [website]. URL: https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf (accessed: 01.03.2023).

471. Russia launches construction of world's most powerful nuclear icebreaker. – Text : electronic // The Arctic : [website]. – URL: https://arctic.ru/infrastructure/20210706/996250.html (accessed: 01.03.2023).

472. Russia to Build Three Nuclear-Powered Project 10510 Leader Icebreakers by 2024-2025. – Text : electronic // Navy Recognition : [website]. – URL: https://navyrecognition.com/index.php/naval-news/naval-news-archive/2017/september-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5551-russia-to-build-three-nuclear-powered-project-10510-leader-icebreakers-by-2024-2025.html (accessed: 01.03.2023).

473. Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers. – Text : electronic // Financial Times : [website]. – URL: https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239 (accessed: 01.03.2023).

474. Russia's Shallow Arctic Seas and Straits. – Text : electronic // Arctic Economics : [website]. – URL: https://benmuse.typepad.com/arctic_economics/2008/10/russias-shallow-arctic-seas-and-straits.html (accessed: 01.03.2023).

475. Schreiber, M. Arctic Council nations are 'pausing' work after Russia's invasion of Ukraine / M. Schreiber. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/the-7-other-arctic-council-nations-are-pausing-work-after-russias-invasion-of-ukraine/ (accessed: 01.03.2023).

476. Sea lines of communication. A dictionary of Politics and International Relations in China. – Text : electronic // Oxford University Press : [website]. – URL: https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191848124.001.0001/acref-9780191848124-e-178;jsessionid=B824FB36167C2573A22269CBB409120F (accessed: 01.03.2023).

477. Sweeping US Senate Bills aims to address key Artic issues. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/a-sweeping-us-senate-bill-aims-to-address-key-arctic-issues/ (accessed: 01.03.2023).

478. Technip Energy signs deal to leave Arctic LNG-2. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project (accessed: 01.03.2023).

479. Tianming, G., Erokhin, V. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : electronic // Harbin Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [website]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed:

01.03.2023).

480. Trafigura divests in Vostok Oil. – Text : electronic // Offshore Technology : [website]. – URL: https://www.offshore-technology.com/news/trafigura-vostok-oil/ (accessed: 01.03.2023).

481. Trujillo, L., Nobela, G. Privatization and Regulation of the Seaport Industry / L. Trujillo, G. Nobela. – Text : electronic. – Washington, D.C.: The World Bank. 2015. – 64 p. – URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/973281468740398501/104504322_20041117155008/additional/multi-page.pdf (accessed: 01.03.2023).

482. Ukraine: EU agrees ninth package of sanctions against Russia [Электронный ресурс] // European Commission. – 2022. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (дата обращения: 01.03.2023).

483. Ukraine: EU and G7 partners agree price cap on Russian petroleum products. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

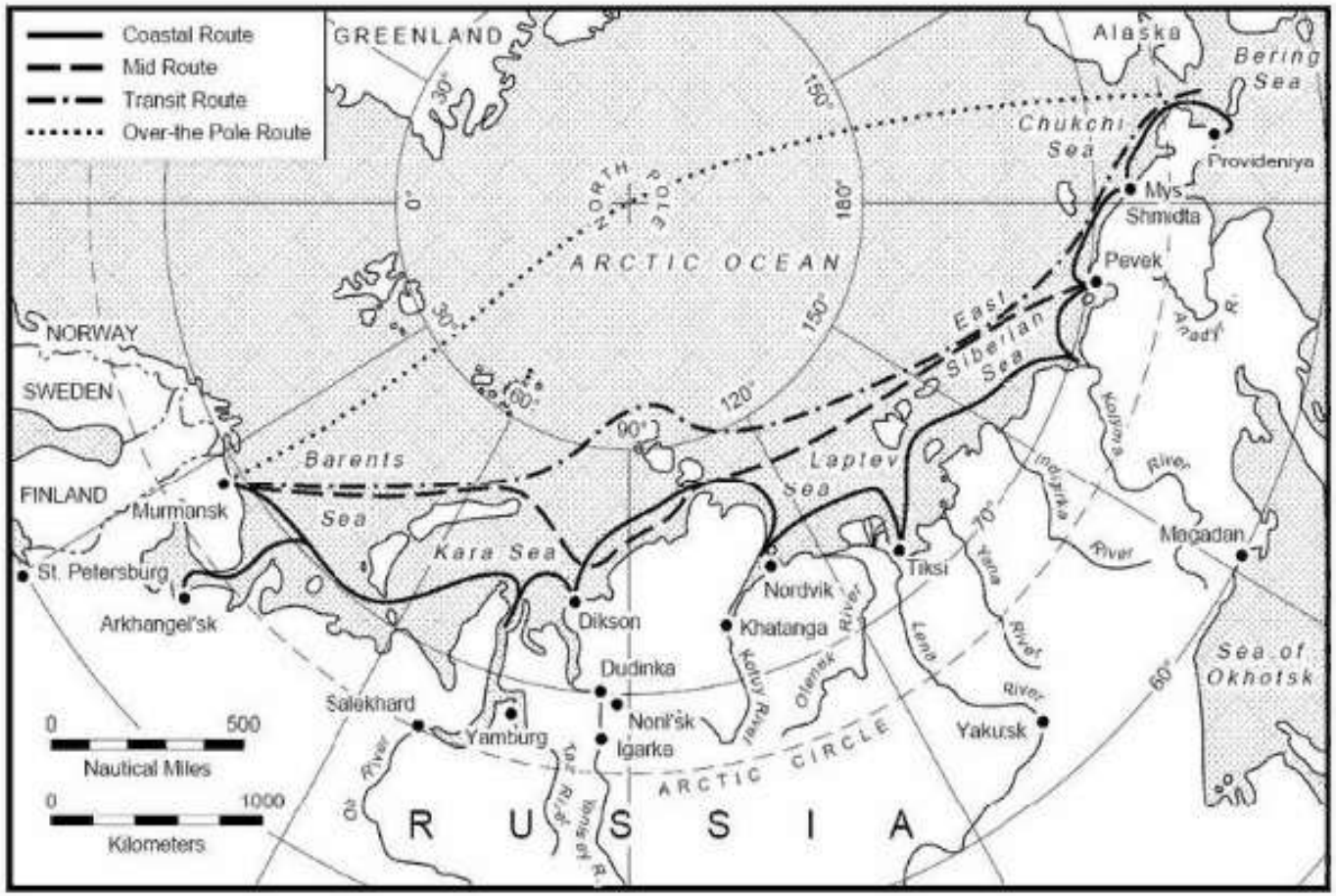
484. Western sanctions delay opening of Arctic LNG by one year. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/western-sanctions-delay-opening-arctic-lng-2-project-one-year (accessed: 01.03.2023).

485. Whitehouse, D. Russian Northern Sea Route opening raises dangers of Arctic environment disaster / D. Whitehouse. – Text : electronic // Disruption Banking : [website]. – URL: https://disruptionbanking.com/2021/07/22/russian-northern-sea-route-opening-raises-dangers-of-arctic-environment-disaster/ (accessed: 01.03.2023).

486. Yun, S. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation / S. Yun. – Text : electronic // Stimson Center : [website]. – URL: https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20-

%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf (accessed: 01.03.2023).

Приложение А. Карта Северного морского пути (СМП)[621]



[621] Russia's Shallow Arctic Seas and Straits. Map of the Northern Sea Route. – Text : electronic // Arctic Economics : [website]. – URL: https://benmuse.typepad.com/arctic_economics/2008/10/russias-shallow-arctic-seas-and-straits.html (accessed: 01.03.2023).

Приложение Б. Обзор Плана-2022: развитие инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.[622]

Рисунок Б.1 – План развития Северного морского пути на период до 2035 года

[622] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок Б.2 – План развития Северного морского пути на период до 2035 года. Структура финансирования по разделам[623]

План развития Северного морского пути на период до 2035 года

Структура финансирования по разделам

Раздел	Срок реализации	Объем финансирования, млрд руб.[1]			
		Всего	средства фед. бюджета	средства субъекта РФ	внебюджетные средства
1. Грузовая база	2022 – 2035	8 млрд руб.	8 млрд руб.	–	–
2. Транспортная инфраструктура	2022 – 2028	792 млрд руб.	79 млрд руб.	–	122 млрд руб.
3. Грузовой и ледокольный флот	2022 – 2030	539 млрд руб.	120 млрд руб.	–	277 млрд руб.
4. Безопасность судоходства по СМП	2022 – 2035	438 млрд руб.	409 млрд руб.	–	7 млрд руб.
5. Управление и развитие судоходства по СМП	2022 – 2035	14 млрд руб.	4 млрд руб.	–	1 млрд руб.
Итого:	2022 – 2035	1 791 млрд руб.	620 млрд руб.	–	407 млрд руб.

[623] Примечание: Объем средств и источники финансового обеспечения будут уточнены при формировании федерального закона о федеральном бюджете на соответствующий период, а также при согласовании соответствующих финансовых моделей проектов. Параметры и источники финансового обеспечения создания Северного широтного хода будут уточнены при согласовании финансовой модели реализации проекта. Объемы и источники финансового обеспечения проектов в сфере железнодорожного транспорта будут уточнены с учетом формирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» на соответствующий период.
Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок Б.3 – Грузовая база. Развитие экспортной грузовой базы[624]

[624] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок Б.4 – Транспортная инфраструктура[625]

[625] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок Б.5 – Грузовой, ледокольный и прочий флот СМП[626]

[626] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

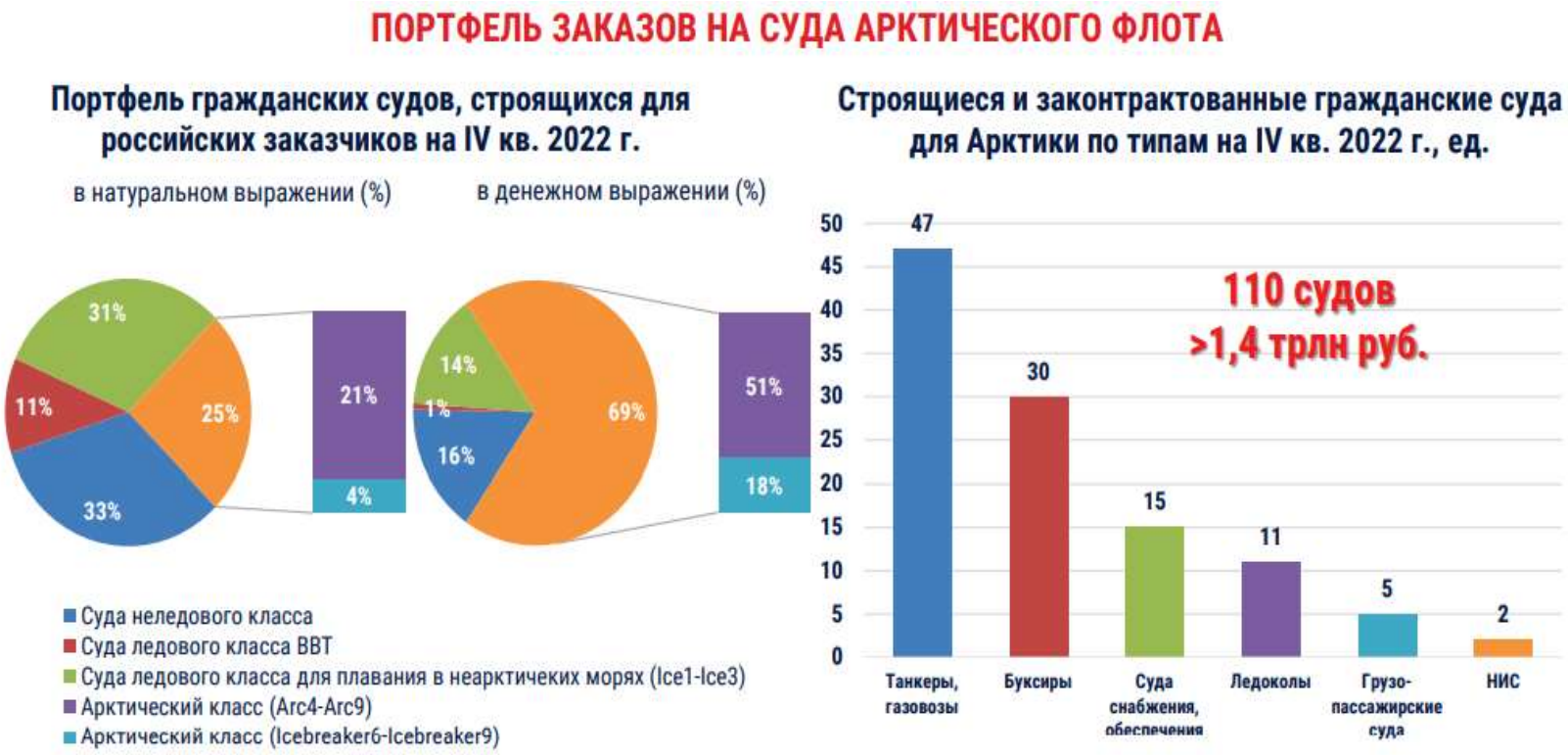
Рисунок Б.6 – Безопасность судоходства по СМП[627]

[627] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок Б.7 – Управление и развитие судоходства по СМП[628]

[628] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).

Рисунок Б.8 – Портфель заказов на суда Арктического флота[629]



[629] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
Офиц. сайт: Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики : [сайт]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (дата обращения: 01.03.2023).
Аналитическая база «Заказы на строительство судов на верфях РФ: Итоги 2022-2023 годов». – Текст : электронный // Информационное агентство InfoLine : [сайт]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (дата обращения: 01.03.2023).

Приложение В. Проекты регионов АЗРФ, направленные на развитие СМП, в соответствии с Планом-2019

Таблица В.1 – Проекты регионов АЗРФ, направленные на развитие СМП, в соответствии с Планом-2019

Регионы	**Мурманская обл.**	**Архангельская обл.**	**НАО**	**Республика Карелия**	**Республика Коми**	**ЯНАО**	**Красноярский край**	**Республике Саха (Якутия)**	**Чукотский Автономный Округ**
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекты развития СМП	*ТОР «Столица Арктики»* **Реализация:** проведено комплексное развитие морского порта и прочий составляющих. Предусмотрено строительство морского перегрузочного комплекса СПГ и терминала навалочных грузов.	*Железнодорожная магистраль «Белкомур»* **Реализация:** разработана схема реализации, получил поддержку СФ ФС РФ	*«Печора СПГ»* **Реализация:** предполагает разработку двух месторождений НАО, формирование газотранспортной инфраструктуры и строительство завода по сжижению газа	*«Модернизация Беломорско-Балтийского канала»* **Реализация:** в 2019 г. предложено включить в СМП. Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проектно-сметной документации на четвертый – финальный этап работ.	«*Северный широтный ход»:* **Реализация:** с 2008 г. включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», проект проходит стадию гос. экспертизы. Начало строительства запланировано на 2022 г.	«*Северный широтный ход»:* **Реализация:** с 2008 г. включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», проект проходит стадию гос. экспертизы. Начало строительства запланировано на 2022 г.	*Разработка месторождения Западного Таймыра* **Реализация:** в 2019 г. Газпром нефть получила лицензии на право пользования недрами 12 участков	*Развитие морского порта пос. Тикси* **Реализация:** модернизация портов и сети центров для завоза продуктов в Якутии включены в Стратегию развития АЗРФ	*Развитие морских портов СМП региона (Певек, Провидения, Беринговский, Анадырь и Эгвекинот)* **Реализация:** НОВАТЭК строятся терминалы СПГ

Продолжение таблицы В.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекты развития СМП	*Комплексное развитие транспортной инфраструктуры* **Реализация:** проведены реконструкция инфраструктуры аэропорта «Хибины», реконструкция «Аэропорта Мурманск», техническое обновление инфраструктуры железнодорожного вокзала «Мурманск»,	*«Глубоководный район морского порта Архангельск»* **Реализация:** разработаны концепция, бизнес-план и модель строительства. Создание нового глубоководного района порта включено в Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.	*«Морской порт Индига»* **Реализация:** с 2019 г. осуществляется проектирование строительства. Строительство планируется начать в 2023 г.	*АО «Онежский судостроительный-судоремонтный завод»* **Реализация:** заключен контракт на 10 млрд. руб. на постройку 7 судов. Завод получит инфраструктурную поддержку на сумму более 200 млн рублей	*«Баренцкомур» («Сосногорск-Индига)* **Реализация:** осуществляется проектирование строительства	*«Ямал СПГ»* **Реализация:** построен порт Сабетта, развиваются другие направления	*Модернизация морского порта Дудинка* **Реализация:** запланировано строительство отдаленного филиала которого на мысе Таналау, угольных и нефтяного терминалов. В 2021 г. на обновление оборудования и инфраструктуры порта было потрачено 40 млрд. руб.	*Развитие г. Якутск, в качестве интермодального транспортного узла* **Реализация:** с 2014 г. происходит формирование Якутского транспортно-логистического узла	*Строительство автомобильной дороги «Колыма-Анадырь»* **Реализация:** в 2022 г. прошло два электронных аукциона на проведение работ по строительству. Ведутся работы, сдача объектов в эксплуатацию планируется к октябрю 2024 г.

Продолжение таблицы В.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Проекты развития СМП	проводится строительство ж/д линии Выходной-Лавна, автодорожного моста чрез р. Кола	*Развитие свинцово-цинкового минерально-сырьевого центра* **Реализация:** освоение Павловского месторождения, с выделением в 2020 г. субсидии 7 млрд. руб.	*Железнодорожная ветка «Индига-Сосногорск»* **Реализация:** осуществляется проектирование строительства. Подготовка к строительству порта начнется в 2023 г.	*Развитие транспортной инфраструктуры региона* **Реализация:** проведено строительство и реконструкцию дорог, завершение реконструкции железнодорожного вокзала г. Петрозаводск	*Морской порт «Индига»* **Реализация:** в 2019 г. началось проектирование, строительство предполагается во второй половине 2024 г.	*Железнодорожная ветка «Бованенко-Сабетта» («СШХ-2»)* **Реализация:** спроектировано строительство железной дороги, связывающей западную и восточную часть ЯНАО, протяженностью 707 км			

Примечание – таблица составлена на основе:

1. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение. Том 3 / под ред. А. Клементьева. – Москва: Московская школа управления. СКОЛКОВО, 2020. – 105 с. – Текст : непосредственный.
2. Постановление Правительства Мурманской области от 25 декабря 2013 № 768-1111/20. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал правовой информации : [сайт]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=128038670&page=1&rdk=0#I0 (дата обращения: 01.03.2023).
3. Объем инвестиций ТОР «Столица Арктики» за первый год работы составил 55 млрд. рублей. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11368651 (дата обращения: 01.03.2023).
4. Областной закон Архангельской области от 18 февраля 2019 г. № 57-5. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/462642024 (дата обращения: 01.03.2023).

Продолжение таблицы В.1

5. О проекте «Белкомур». – Текст : электронный // GoArtic : [сайт]. – URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rWzsFE6decUJ:www.belkomur.com/belkomur/2.php+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ru (дата обращения: 01.03.2023).

6. Информационные материалы к Отчету Главы Республики Карелия о результатах деятельности Правительства Республики Карелия в 2020 году. – Текст : электронный // Официальный интернет-портал Республики Карелия : [сайт]. – URL: https://gov.karelia.ru/informatsionnye-materialy-k-otchetu-glavy-rk-o-rezultatakh-deyatelnosti-pravitelstva-rk/ (дата обращения: 01.03.2023).

7. Карелия хочет включить Беломорканал в состав Северного морского пути. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/6896140 (дата обращения: 01.03.2023).

8. Постановление Правительства Республики Коми от 11 апреля 2019 г. № 185. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/553237768 (дата обращения: 01.03.2023).

9. Постановление Законодательного собрания Ямало-Ненецкого автономного округа от 24 июня 2021 г. № 478. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/574785875 (дата обращения: 01.03.2023).

10. Постановление Правительства Красноярского края от 30 октября 2018 г. № 647-п. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550243058 (дата обращения: 01.03.2023).

11. Закон Республики Саха (Якутия) от 19 декабря 2018 г. № 2077-З 45-VI. – Текст : электронный // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов : [сайт]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550299670 (дата обращения: 01.03.2023).

12. Распоряжение Правительства Чукотского автономного округа от 16 июля 2014 № 290-рп. – Текст : электронный // Чукотский автономный округ : [сайт]. – URL: https://чукотка.рф/priority_areas/strategic-plan/strategiya-razvitiya.php (дата обращения: 01.03.2023).

13. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

14. Ставка на Беломорско-Балтийский канал. – Текст : электронный // Информационно-аналитическое агентство SeaNews : [сайт]. – URL: https://seanews.ru/2022/06/28/ru-stavka-na-belomorsko-baltijskij-kanal/ (дата обращения: 01.03.2023).

15. Максимова, А. Госэкспертиза одобрила проект Северного широтного хода / А. Максимова. – Текст : электронный // Ямал Медиа : [сайт]. – URL: https://yamal-media.ru/news/gosekspertiza-odobrila-proekt-severnogo-shirotnogo-hoda (дата обращения: 01.03.2023).

16. Свинцова, Е. Проект порта Индига на берегу Баренцева моря начнут реализовывать в 2023 году / Е. Свинцова. – Текст : электронный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/741684-proekt-porta-indiga-na-beregu-barentseva-morya-nachnut-realizovyvat-v-2023-godu/ (дата обращения: 01.03.2023).

Продолжение таблицы В. 1

17. Онежский судостроительно-судоремонтный завод получит инфраструктурную поддержку на сумму более 200 млн рублей. – Текст : электронный // «Республика» : [сайт]. – URL: http://rk.karelia.ru/ekonomika/onezhskij-sudostroitelno-sudoremontnyj-zavod-poluchit-infrastrukturnuyu-podderzhku-na-summu-bolee-200-mln-rublej/ (дата обращения: 01.03.2023). 18. Строительство участка дороги «Колыма–Анадырь» начнут в этом году. – Текст : электронный // Колыма.ру : [сайт]. – URL: https://kolyma.ru/index.php?newsid=104677 (дата обращения: 01.03.2023). 19. Порт Архангельска должен стать ключевым элементом СМП, заявил Цыбульский. – Текст : электронный / РИА Новости. Архангельская область : [сайт]. – URL: https://ria.ru/20220722/arkhangelsk-1804253021.html (дата обращения: 01.03.2023).

Окончание таблицы В. 1

Приложение Г. Проекты регионов АЗРФ, направленные на развитие СМП в соответствии с Планом-2022

Таблица Г.1. – Проекты регионов АЗРФ, направленные на развитие СМП в соответствии с Планом-2022[630]

Субъект	Пункт Плана 2022 г.	Наименование	Финансирование, млрд. руб. (%)		
			Всего	Средства федерального бюджета	Внебюджетные средства
Мурманская область	2.1.6.	Строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Мурманской области, в том числе объектов федеральной собственности (объекты безопасности мореплавания)	20,09	-	20,09
	2.1.7.	Строительство специализированного терминала навалочных грузов в морском порту Мурманск (терминал "Тулома" - общество с ограниченной ответственностью "ИК "Аксиома")	22,95	-	22,95
	2.1.10.	Реализация проекта "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла"	-	-	-
	2.1.12.	Создание Западного транспортно-логистического узла для перевалки транзитных контейнерных грузов	-	-	-
	2.1.14.	Реализация инвестиционных проектов публичного акционерного общества "Мурманский морской торговый порт"	3,88	-	3,88
	2.1.15.	Реконструкция объектов третьего грузового района морского порта Мурманск	6,38	-	6,38
	2.1.16.	Строительство комплекса перегрузки угля "Лавна" в рамках комплексного развития Мурманского транспортного узла	46,45	-	46,45
	2.2.4.	Строительство железной дороги по направлению Лавна - Выходной с мостом через реку Тулома (Мурманская область)	37,71	-	-

[630] Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

Продолжение таблицы Г.1

	4.4.5.	Реконструкция объектов инфраструктуры базы технического обслуживания флота Северного филиала федерального государственного бюджетного учреждения "Морская спасательная служба" в г. Мурманске	1,02	1,02	-
Всего для Мурманской области			138,48 (18,11%)	1,02 (0,96%)	99,75 (98,23%)
Архангельская область	2.1.9.	Строительство морского терминала по отгрузке свинцово-цинкового концентрата на архипелаге Новая Земля	3,8	-	1,8
	2.1.11.	Разработка комплексного плана по развитию Архангельского транспортного узла	-	-	-
	4.4.11.	Строительство береговой инфраструктуры для стоянки морских спасательных судов в г. Архангельске	0,73	0,73	-
Всего для Архангельской области			4,53 (0,58%)	0,73 (0,69%)	1,8 (1,77%)
ЯНАО	2.1.1.	Строительство объектов федеральной собственности терминала сжиженного природного газа и газового конденсата "Утренний" в порту Сабетта	40,55	40,55	-
	2.2.1.	Создание железнодорожного Северного широтного хода "Обская - Салехард - Надым - Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево" и железнодорожных подходов к нему	506,51	-	-
	2.2.2.	Подготовка технико-экономического обоснования по строительству продолжения Северного широтного хода с предложением по развитию терминалов порта Сабетта	-	-	-
	4.4.8.	Создание (строительство) 4 комплексных объектов для размещения подразделений МЧС России в пос. Сабетте, пгт. Диксоне, пос. Тикси и г. Певеке	5,83	5,83	-
	4.4.9.	Содержание комплексных объектов для размещения арктических подразделений органов повседневного управления МЧС России, арктических поисково-спасательных отрядов, арктических авиационно-спасательных звеньев МЧС России в г. Певеке, пос. Сабетта, пгт. Диксон, пос. Тикси	6,75	6,75	-

Продолжение таблицы Г.1

	4.5.3.	Строительство корпуса для размещения подразделений ФМБА России в целях обеспечения ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций (пос. Сабетта, Ямало-Ненецкий автономный округ)	1,24	1,24	
Всего для Ямало-Ненецкого автономного округа			560,88 (73,87%)	54,37 (51,32%)	0 (0%)
Красноярский край	1.1.3.	Реализация проекта по освоению нефтяных месторождений "Восток Ойл"	-	-	-
	1.1.5.	Реализация проектов публичного акционерного общества "Горнометаллургическая компания "Норильский никель"	-	-	-
	1.1.6.	Реализация угольного проекта "Северная звезда"	-	-	-
	2.1.2.	Строительство объектов федеральной собственности терминала "Бухта Север" для проекта "Восток Ойл"	3,72	3,72	-
	2.1.3.	Строительство объектов федеральной собственности терминала "Енисей" на базе Сырадасайского угольного месторождения	3,19	3,19	-
	2.1.13.	Разработка предложений по строительству баз бункеровки и технического обслуживания в портах Диксон и Тикси	-	-	-
	4.4.4.	Строительство баз размещения аварийно-спасательного флота в г. Певеке, пгт. Диксоне и пос. Тикси	5,7	5,7	-
	4.4.8.	Создание (строительство) 4 комплексных объектов для размещения подразделений МЧС России в **пгт. Диксоне**	1,4575	1,4575	-
	4.4.9.	Содержание комплексных объектов для размещения арктических подразделений органов повседневного управления МЧС России, арктических поисково-спасательных отрядов, арктических авиационно-спасательных звеньев МЧС России в **пгт. Диксон**	1,6875	1,6875	-
	4.4.14.	Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии на трассах Северного морского пути. Береговая станция пгт. Диксон службы НАВТЕКС	0,18	0,18	-

Продолжение таблицы Г.1

	4.5.5.	Строительство корпуса для размещения подразделений ФМБА России в целях обеспечения ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций (пгт. Диксон, Красноярский край)	1,17	1,17	
Всего для Красноярского края			17,105 (2,23%)	17,105 (16,15%)	0 (0%)
Республика Саха (Якутия)	1.4.6.	Разработка комплексного плана по созданию в Республике Саха (Якутия) Кючусского кластера месторождений твердых полезных ископаемых с использованием электроэнергии от мощностей атомной станции малой мощности	-	-	-
	2.1.13.	Разработка предложений по строительству баз бункеровки и технического обслуживания в портах Диксон и Тикси	-	-	-
	4.4.4.	Строительство баз размещения аварийно-спасательного флота в **пос. Тикси**	1,9	1,9	
	4.4.8.	Создание (строительство) 4 комплексных объектов для размещения подразделений МЧС России в **пос. Тикси**	1,4575	1,4575	-
	4.4.9.	Содержание комплексных объектов для размещения арктических подразделений органов повседневного управления МЧС России, арктических поисково-спасательных отрядов, арктических авиационноспасательных звеньев МЧС России в **пос. Тикси**	1,6875	1,6875	-
	4.5.4.	Строительство корпуса для размещения подразделений ФМБА России в целях обеспечения ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций (пос. Тикси, Республика Саха (Якутия)	1,34	1,34	-
Всего для Республики Саха (Якутия)			6,385 (0,84%)	6,385 (6,03%)	0 (0%)

Продолжение таблицы Г.1

ЧАО	1.1.7.	Реализация горнорудного проекта общества с ограниченной ответственностью "Горнодобывающая компания Баимская"	-	-	-
	2.1.4.	Строительство морского терминала на мысе Наглейнын в морском порту Певек	30,6	20	-
	4.4.4.	Строительство баз размещения аварийно-спасательного флота в **г. Певеке**	1,9	1,9	-
	4.4.8.	Создание (строительство) 4 комплексных объектов для размещения подразделений МЧС России в **г. Певеке**	1,4575	1,4575	-
	4.4.9.	Содержание комплексных объектов для размещения арктических подразделений органов повседневного управления МЧС России, арктических поисково-спасательных отрядов, арктических авиационно-спасательных звеньев МЧС России в **г. Певеке**	1,6875	1,6875	-
	4.5.6.	Строительство корпуса для размещения подразделений ФМБА России в целях обеспечения ликвидации медико-санитарных последствий чрезвычайных ситуаций (г. Певек, Чукотский автономный округ)	1,28	1,28	-
Всего для Чукотского автономного округа			36,925 (4,82%)	26,325 (24,85%)	0 (0%)
НАО		Ни один конкретный проект в плане не связан с этим регионом.			
Республика Коми		Ни один конкретный проект в плане не связан с этим регионом.			
Республика Карелия		Ни один конкретный проект в плане не связан с этим регионом.			
Всего по всем регионам АЗРФ			764,305 (100%)	105,935 (100%)	101,55 (100%)

Окончание таблицы Г.1

Приложение Д. Основные проекты по развитию инфраструктуры СМП с использованием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП)

Таблица Д.1 – Основные проекты по развитию инфраструктуры СМП с использованием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП)

Проекты	**Участники ГЧП**	**Финансирование**	**Состояние**
1	2	3	4
Северный широтный ход	ООО "СШХ" и РФ (Федеральное агентство железнодорожного транспорта), ОАО РЖД, "Газпром", правительство ЯНАО	506,51 млрд. руб.	Проект проходил стадию гос. экспертизы. Остановлен.
Ямал-СПГ (***инфраструктурные составляющие***: строительство порта Сабетта, строительство ж/д Бованенково – Сабетта	ФГУП «Росморпорт» и ОАО «Ямал СПГ», участникиПАО «НОВАТЭК», TOTAL (в 2022 г. отказался инвестировать в РФ), CNPC, Фонд шелкового пути	Около 100 млрд. руб. Всего порядка 250 млрд. руб.	Порт построен, есть план реализации на 2022-2025 гг.
Арктик СПГ-2 (***инфраструктурные составляющие***: строительство терминала Утренний по отгрузке СПГ, строительство судоходного канала)	ООО «Арктик СПГ-2», участники ПАО «НОВАТЭК», TOTAL (в 2022 г. отказался инвестировать в РФ), CNPC, CNOOC, JapanArcticLNG (консорциум Mitsui&Co. и JOGMEC) и Правительство РФ (в 2022 г. ГК «ВЭБ.РФ» передал в федеральную собственность компании по строительству газовозов для проекта)	125,612 млрд. (85,134 млрд. руб. – бюджет, 40,477 млрд. руб. – иные) руб. (план на 2021-2024 гг.)	В 2019 г. принято инвестиционное решение, в конце 2021 г., профинансировано порядка 57% капитальных затрат проекта. Июль 2022 г. – Technip и Saipem приостановили работы на проекте из-за рисков санкций. Первая очередь "Арктик СПГ 2" будет отбуксирована в Обскую губу в августе 2023 г. Для 2й очереди завода из 14 модулей на 99% готовы 5 модулей, еще 5 модулей — на 85–90%.

Продолжение таблицы Д.1

1	2	3	4
Мурманский транспортный узел (развитие морского порта Лавна, строительство терминала Тулома, строительство морского перегрузочного комплекса СПГ, строительство ж/д линии Выходной-Лавна, автодорожного моста чрез р. Кола)	Минтранс России, ОАО РЖД, Правительство Мурманской области, «Кузбассразрезуголь» и «Сибирский деловой союз», ООО «ИК “Аксиома”	144,954 млрд. руб.	Заключено Инвестиционное соглашение по строительству углеперегрузочного комплекса «Лавна» с частным инвестором ООО «Морской торговый порт «Лавна». Росморречфлот выдал ООО «Морской терминал ТУЛОМА» разрешение на строительство морского терминала навалочных грузов в порту Мурманск.
Белкомур	АО Межрегиональная Компания "Белкомур", Газпромбанк, правительство Республики Коми, Архангельской области	251,5 млрд. руб.	Планируется актуализация в 2023 г. с использованием механизма «инфраструктурной ипотеки»
Баренцкомур	Российская инфраструктурная корпорация АЕОН, правительство РФ, руководство НАО	Порядка 300 млрд. руб.	В январе 2022 г. завершена проектная документация, до 10 мая должны быть представлены предложения по ж/д маршруту до Баренцева моря в районе бухты реки Индиги
Карскомур	Республика Коми		На стадии планирования и разработки

Примечание – таблица составлена на основе:

1. Государственные инвестиции в «Ямал СПГ» составили порядка 100 млрд рублей // LNG Congress Russia. – Текст : электронный // СПГ конгресс Россия 2023 : [сайт]. – URL: https://www.lngrussiacongress.com/news/gosudarstvennyie-investitsii-v-yamal-spg-sostavili-poryadka-100-mlrd-rubley (дата обращения: 01.03.2023).
2. Алифирова, Е. В 2021-2024 гг. инвестиции в терминал Утренний проекта Арктик СПГ-2 составят более 125 млрд руб. / Е. Алифирова. – Текст : электронный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/195206-v-2021-2024-gg-investitsii-v-terminal-utrenniy-proekta-arktik-spg-2-sostavyat-bolee-125-mlrd-rub/ (дата обращения: 01.03.2023).

Продолжение таблицы Д.1

3. Проект «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Новатэк : [сайт]. – URL: https://www.novatek.ru/ru/business/arctic-lng/ (дата обращения: 01.03.2023).

4. ВЭБ прекратит доверительное управление SPV-компаниями под суда для «Арктик СПГ 2». – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax.ru/business/827731 (дата обращения: 01.03.2023).

5. 890 млн рублей из госбюджета на строительство газовоза для проекта «Арктик СПГ-2». – Текст : электронный // Информационно-аналитическое агентство «SeaNews» : [сайт]. – URL: https://seanews.ru/2021/12/13/890-mln-rublej-iz-gosbjudzheta-na-stroitelstvo-gazovoza-dlja-proekta-arktik-spg-2/ (дата обращения: 01.03.2023).

6. Мурманский транспортный узел. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/investment_projects/47/r2/s1/ (дата обращения: 01.03.2023).

7. Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. – Текст : электронный // Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры» : [сайт]. – URL: https://ppp-transport.ru/o-retu/proekty-retu/kompleksnoe-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla/ (дата обращения: 01.03.2023).

8. Генеральный директор ФКУ «Ространсмодернизация» Илья Гудков принял участие в работе круглого стола «Повышая эффективность бизнеса. Возможности для роста». – Текст : электронный // Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры» : [сайт]. – URL: https://ppp-transport.ru/event/arhiv-sobytij/2017/generalnyy-direktor-fku-rostransmodernizatsiya-ily240/ (дата обращения: 01.03.2023).

9. Правительство России разработало план развития Северного морского пути. – Текст : электронный // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока : [сайт]. – Режим доступа: https://minvr.gov.ru/press-center/news/pravitelstvo_rossii_razrabotalo_plan_razvitiya_severnogo_morskogo_puti/ (дата обращения: 01.03.2023).

10. Правительство РФ к 2023 г. планирует актуализировать проект ж/д линии «Белкомур». – Текст : электронный // Интерфакс : [сайт]. – URL: https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/pravitelstvo-rf-k-2023-g-planiruet-aktualizirovat-proekt-zh-d-linii-belkomur (дата обращения: 01.03.2023).

11. Белкомур: давний крупный проект РФ за 250 млрд руб. может возобновиться в ближайшее время. – Текст: электронный // Яндекс. Дзен : [сайт]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/belkomur-davnii-krupnyi-proekt-rf-za-250-mlrd-rub-mojet-vozobnovitsia-v-blijaishee-vremia-5fe59875ba62db3e3800f1d7 (дата обращения: 01.03.2023).

12. О проекте «Белкомур». – Текст : электронный // GoArtic : [сайт]. – URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rWzsFE6decUJ:www.belkomur.com/belkomur/2.php+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ru (дата обращения: 01.03.2023).

13. Завершена разработка предпроектной документации железной дороги на Индигу. – Текст : электронный // Информационное агентство «РЖД Партнер.ру» : [сайт]. – URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zavershena-razrabotka-predproektnoy-dokumentatsii-zheleznoy-dorogi-na-indigu/ (дата обращения: 01.03.2023).

14. В Ненецком округе планируют построить полярную железную дорогу до Индиги. – Текст : электронный // Двина сегодня : [сайт]. – URL: https://dvinatoday.ru/fund/v-nenetskom-okruge-khotyat-postroit-polyarnuyu-zheleznuyu-dorogu-do-indigi/ (дата обращения: 01.03.2023).

15. Карскомур: от Воркуты к морю – перспективный железнодорожный проект. – Текст : электронный // Яндекс. Дзен : [сайт]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/karskomur-ot-vorkuty-k-moriu--perspektivnyi-jeleznodorojnyi-proekt-6121d18984456f3ce5b3494b (дата обращения: 01.03.2023).

Продолжение таблицы Д.1

16. Орлов, Д. Развитие Арктической зоны России и основные вызовы для ее освоения / Д. Орлов // Regnum.ru : [сайт]. – URL: https://regnum.ru/news/economy/2407690.html (дата обращения: 01.03.2023).

17. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).

18. Максимова, А. Госэкспертиза одобрила проект Северного широтного хода / А. Максимова. – Текст : электронный // Ямал Медиа : [сайт]. – URL: https://yamal-media.ru/news/gosekspertiza-odobrila-proekt-severnogo-shirotnogo-hoda (дата обращения: 01.03.2023).

19. Первую очередь «Арктик СПГ-2» отбуксируют в 2023 году, заявили в «Новатэке». – Текст : электронный // РИА Новости : [сайт]. – URL: https://ria.ru/20220906/arktik-1814708340.html (дата обращения: 01.03.2023).

20. Свинцова, Е. НОВАТЭК заменит основных иностранных подрядчиков проекта Арктик СПГ-2 / Е. Свинцова – Текст : электронный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Oborudovanie/745192-novatek-zamenit-osnovnykh-inostrannykh-podryadchikov-proekta-arktik-spg-2/ (дата обращения: 01.03.2023).

21. Росморречфлот разрешил ООО «Морской терминал ТУЛОМА» строить терминал навалочных грузов в порту Мурманск. – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/319917/, (дата обращения: 01.03.2023).

22. Арктик СПГ – 2. – Текст : электронный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/tech-library/pererabotka-nefti-i-gaza/451663-arktik-spg-2/ (дата обращения: 01.03.2023).

23. Светлов, Н. Остановка проекта Северного широтного хода ударит по уральской промышленности / Н. Светлов. – Текст : электронный // Накануне.RU : [сайт]. – URL: https://www.nakanune.ru/articles/119887/ (дата обращения: 01.03.2023).

Окончание таблицы Д.1

Приложение Е. Зависимость российского судостроения Арктического флота от зарубежных верфей[631]

Таблица Е.1 – Южнокорейские верфи строили 35 судов для сжиженного природного газа, предназначенных для российских заказчиков

Верфи Южной Кореи	Российские заказчики	Количество построенных судов
Hyundai Sambo Heavy Industries	Совкомфлот (Фрахтователь Total Energies)	3
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Совкомфлот (Фрахтователь "Новатэк")	3
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mitsui OSK Lines (фрахтователь "Новатэк")	4
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mitsui OSK Lines/COSCO (фрахтователь "Новатэк")	3
Samsung Heavy Industries	Совкомфлот	3
Samsung Heavy Industries	Совкомфлот /Nippon Yusen	4
Samsung Heavy Industries/Zvezda	Совкомфлот	5
Samsung Heavy Industries/Zvezda	Smart LNG [Совкомфлот /Новатэк]	10

Рисунок Е.1 – Зависимость российского судостроения Арктического флота от зарубежных верфей[632]

[631] Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers. – Text : electronic // Financial Times : [website]. – URL: https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239 (accessed: 01.03.2023).

[632] Аналитическая база «Заказы на строительство судов на верфях РФ: Итоги 2022-2023 годов». – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (дата обращения: 01.03.2023).

Приложение Ж. Арктический транспортный флот для Северного морского пути

Таблица Ж.1 - Арктический транспортный флот для Северного морского пути [633][634]

Компания	Проект	Тип судна	Количество	DWT, тыс. т	Ледовый класс	Верфь	Год	Статус
Новатэк	Ямал СПГ	Газовоз	15	96,7	Arc7	DSME (Южная Корея)	2017-2019	Выполнен
	Арктик – СПГ-2	Газовоз	(15+6)/8	98,5	Arc7/Arc4	ООО «ССК Звезда» (15 ед.)	2023-2025	Строительство
						DSME (6 ед.), 3 ед. – аннулировано	2023	
						DSME (4 ед.), Samsung HI (4 ед.)	2023-2024	
	Обский СПГ	Газовоз	5	98,5	Arc7	ООО «ССК Звезда»	-	В стадии обсуждения
	Арктик – СПГ-1	Газовоз	15	98,5	Arc7	-	-	В стадии обсуждения
	Арктическая перевалка	Буксир	10	0,1	Arc4	Damen	2023	Строительство
Газпром Нефть	Новопортовское месторождение	Танкер	7	41,5	Arc7	Samsung HI, Южная Корея	2016-2019	Выполнен
Роснефть	Восток Ойл	Танкер	10	120	Arc7	ООО «ССК Звезда» (10 танкеров)	2024-2027	Подписан контракт
		Танкеры, буксиры	40	-	-	-	-	-

[633] Примечание: Зеленый цвет – построены и строятся в России.
Красный цвет – строились или планируются к строительству на зарубежных верфях.
[634] Аналитическая база «Заказы на строительство судов на верфях РФ: Итоги 2022-2023 годов». – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (дата обращения: 01.03.2023).

Продолжение таблицы Ж.1

Северная Звезда	Сырасадайское месторождение	Балкер	40 (I оч. – 22, I оч. – 18)	110-120	Arc5	-	2027-2030	В стадии обсуждения
		Ледокол СПГ	2	-	-			
Норникель	ГМК «Норильский Никель»	Контейнеровоз	5	18,1	Arc7	1 ед. – Aker Yards (Финляндия), 4 ед. – Wadan Shipyards MTW (Германия)	2006-2009	Выполнен
		Танкер	1	18,9	Arc7	Nordic Yards Wismar (Германия)	2011	Выполнен
		Ледокол	1+1	-	-	1 ед. Helsinki Shipyard Oy (Финляндия)	2024 ???? 2027-2030	Контракт подписан/в стадии обсуждения
KAZ Minerals	ГДК «Баимская»	Балкер	3	40	Arc6/Arc7	-	2027-2028	В стадии обсуждения
		Ледокол	1	-	-	-	2027-2028	
		ПЭБ	2+2	9,6	-	Wison (Nantong) Heavy Industry (2 ед.)	2025-2026	Подписан контракт
DP World	Транзит	Контейнеровоз	9	6000 TEU	Arc7	-	4 ед. - ???	В стадии обсуждения

Окончание таблицы Ж.1

Приложение И. Влияние западных санкций на российские проекты, связанные с СМП

Таблица И.1 – Влияние западных санкций на российские проекты, связанные с СМП

№	Проект	Прогнозируемый объем грузопотока к 2024/2030/2035	Санкции	Последствия	Решение
1	Атомные ледоколы	Жизненно важны для круглогодичной навигации	Ледоколы проекта 22220 (ЛК-60). Ввод в эксплуатацию атомных ледоколов проекта 22220 "Якутия" и "Чукотка" запланирован на 2024 и 2026 г. соответственно. Кроме того, по мере выделения средств может быть подписан контракт с Балтийским судостроительным заводом на строительство еще двух судов того же проекта для сдачи в эксплуатацию в 2028 и 2030 гг. В настоящее время в эксплуатации находятся "Арктика", "Сибирь" и "Урал". В реализации проекта произошли сбои из-за задержки поставок оборудования, которое раннее находилось в Украине и Финляндии. Локализация производства, по мнению директора консалтинговой компании "Гекон" Михаила Григорьева, должна достичь 96%. Суда строятся на Балтийском судостроительном заводе. Ледоколы проекта 10510 (ЛК-100Я). Первый из ледоколов класса "Лидер" (всего запланировано 3) был спущен на воду в 2021 году на верфи "Звезда". Дальнейший выпуск ледоколов может быть задержана из-за того, что часть оборудования производится за рубежом. Ранее было объявлено, что ледоколы будут готовы к 2024-25 годам.	Дмитрий Медведев отметил, что создание ледоколов осуществляется с опозданием от намеченного графика из-за трудностей с поставкой оборудования, неквалифицированного персонала и отсутствия финансирования. Кроме того, существует проблема с поставкой критически важного оборудования от финской фирмы "Wartsila".	Необходимо сосредоточиться на импортозамещении необходимого оборудования.
2	Дизельные ледоколы	Жизненно важны для круглогодичной навигации	Финские фирмы отказались участвовать в проекте.		Необходимо сосредоточиться на отечественном судостроении и импортозамещении.

Продолжение таблицы И.1

3	Вспомогательные суда для поиска, спасания и поддержки	Жизненно важны для круглогодичной навигации	Голландская фирма "Damen" аннулировала существующие контракты. Корабли, готовые в Китае, также не будут доставлены из-за продолжающихся санкций.		Необходимо сосредоточиться на отечественном судостроении и импортозамещении.
4	Дноуглубительные работы	Жизненно важны для обеспечения прохода более крупных судов и поддержания существующих портов			Необходимо сосредоточиться на отечественном судостроении и импортозамещении.
5	Восток Ойл	30 (37,5%) / 100 (66,67%) / 100 (45,45%)	Доля компании Trafigura, включая банковский долг, была приобретена NordAx Limited, независимой торговой компанией, зарегистрированной в Гонконге. Vitol Group объявила о своем намерении выйти из проекта и полностью прекратить торговлю российской нефтью и нефтепродуктами к концу 2022 года.	Потеря значительных экспортных рынков и необходимость поиска новых. План в 30 миллионов тонн к 2024 году представляется маловероятным для достижения.	Поиск новых инвесторов в основном в азиатских странах. Поиск новых экспортных рынков.
6	Ямал СПГ	19,7 (24,63%) / 19,5 (13%) / 19,5 (8,86%)	Компания Baker Hughes отозвала инженеров и все поставки оборудования для совместных проектов в России.	Возможные проблемы с обслуживанием оборудования. Угроза срыва сроков проекта.	Работоспособность оборудования может снизиться, что может привести к росту цен на углеводороды. России необходимо создать собственные мощности для строительства крупнотоннажных заводов по производству СПГ.

Продолжение таблицы И.1

7	Арктик – СПГ-2	12,6 (15,75%) / 21,4 (14,27%) / 21,4 (9,73%)	Выход из проекта французской Total, немецкой Linde, Siemens и японской Mitsui. Сообщается, что китайские производители прекратили производство модулей для проекта. Отказ Daewoo Heavy Industries выполнить заказ на строительство ледоколов для перевозки СПГ из-за невыполненного платежа.	Перенос сроков реализации 1-го этапа проекта как минимум на 1 год. Угроза срыва или серьезных задержек в реализации всего проекта, ранее запланированного для выхода на полную мощность к 2026 году. Не хватает ледоколов для транспортировки СПГ. Два СПГ-хаба в Мурманске и на Камчатке были запланированы Новатэком на 2020 год. Текущий статус заказа, размещенного на южнокорейском DSME, неизвестен.	Замена французского Technip на российский Nipigaz. Возможность передачи контрактов на строительство танкеров ледового класса для сжиженного природного газа российской верфи "Звезда". Получение дополнительного финансирования от российских банков.
8	Норильский Никель	0,96 (1,2%) / 1,08 (0,72%) / 1,08 (0,49%)	Санкции, которые власти Великобритании ввели 29 июня против крупнейшего совладельца (владеет почти 36%) и президента "Норильского никеля" Владимира Потанина, не затрагивают саму компанию. В январе 2023 года компания сообщила о задержке как минимум на два года в некоторых проектах.		"Норильский никель" и "Росатом" отказались от идеи строительства двухтопливного ледокола, который мог бы работать как на дизельном топливе, так и на сжиженном газе.

Продолжение таблицы И.1

9	Сахалин 1	-	Выход ExxonMobil из проекта.	Потеря инвестора и возможное сокращение трафика на СМП.	Владимир Путин подписал указ о создании российского оператора проекта "Сахалин-1".

Составлено на основе:

1. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. – Текст : электронный // Правительство России : [сайт]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.03.2023).
2. Trafigura вышла из «Восток ойла» продав 10% в проекте Nord Axis Limited. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/15204643 (дата обращения: 01.03.2023).
3. Baker Hughes отзывает инженеров с проектов «Ямал СПГ» и «Сахалин-2». – Текст : электронный // BFM.ru : [сайт]. – URL: https://www.bfm.ru/news/502380 (дата обращения: 01.03.2023).
4. Потанин рассказал о влиянии персональных санкций на «Норникель». – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/business/05/07/2022/62c32d3c9a7947181d8e9978 (дата обращения: 01.03.2023).
5. Из-за санкций новый ледокол «Норникеля» будет без СПГ-двигателя. – Текст : электронный // Накануне.ру : [сайт]. – URL: https://www.nakanune.ru/news/2022/07/22/22667515/ (дата обращения: 01.03.2023).
6. Алифирова, Е. В. Путин подписал указ о создании российского оператора проекта Сахалин-1 / Е. Алифирова. – Текст : электронный // Neftegas.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/gosreg/753652-v-putin-podpisal-ukaz-o-sozdanii-novogo-operatora-proekta-sakhalin-1/ (дата обращения: 01.03.2023).
7. Годованник, Л. Балтийский завод начинает судиться с финской Wartsila за 5 млн евро / Годованник Л. – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2022/11/23/951830-baltiiskii-zavod-trebuet-wartsila (дата обращения: 01.03.2023).
8. Каверин, Д. Зампред СБ Медведев заявил о сложностях при строительстве и сдаче в эксплуатацию ледоколов / Д. Каверин. – Текст : электронный // Газета.ру : [сайт]. – URL: https://www.gazeta.ru/social/news/2022/11/18/19068289.shtml (дата обращения: 01.03.2023).
9. Рябов, К. Задержки и успехи. Программа строительства ледоколов пр. 22220 / ЛК-60Я / К. Рябков. – Текст : электронный // Военное обозрение : [сайт]. – URL: https://topwar.ru/205744-zaderzhki-i-uspehi-programma-stroitelstva-ledokolov-pr-22220-lk-60ja.html (дата обращения: 01.03.2023).
10. Russia launches construction of world's most powerful nuclear icebreaker. – Text : electronic // The Arctic : [website]. – URL: https://arctic.ru/infrastructure/20210706/996250.html (accessed: 01.03.2023).
11. Russia to Build Three Nuclear-Powered Project 10510 Leader Icebreakers by 2024-2025. – Text : electronic // Navy Recognition : [website]. – URL: https://navyrecognition.com/index.php/naval-news/naval-news-archive/2017/september-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5551-russia-to-build-three-nuclear-powered-project-10510-leader-icebreakers-by-2024-2025.html (accessed: 01.03.2023).
12. Humpert, M. France's Technip To Complete Exit From Arctic LNG 2 Project in First Half of 2023 / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/frances-technip-complete-exit-arctic-lng-2-project-first-half-2023 (accessed: 01.03.2023).
13. Humpert, M. South Korean DSME Cancels Contract for Novatek Arctic LNG Carriers / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/south-korean-dsme-cancels-contract-novatek-arctic-lng-carriers (accessed: 01.03.2023).

Продолжение таблицы И.1

14. Humpert, M. Novatek Orders World's Largest Floating LNG Storage Unit for Arctic / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website] – URL: https://www.highnorthnews.com/en/novatek-orders-worlds-largest-floating-lng-storage-unit-arctic (accessed: 01.03.2023).

15. Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета). Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): монография / Ц. Ван, Ц. Янь, Б. Е. Власов [и др.]. – Москва: Ин-т Европы РАН, 2022. – С. 63-78. – Текст : непосредственный.

16. Eiterjord, T. Amid Ukraine war Russia's Northern Sea Route turns East / T. Eiterjord. – Text : electronic // The Diplomat : [website]. – URL: https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/ (accessed: 01.03.2023).

17. Петрова, Н. Новые санкции против России: что они изменят / Н. Петрова. – Текст : электронный // NEWS.ru : [сайт]. – URL: https://news.ru/economics/novye-sankcii-protiv-rossii-chto-oni-izmenyat/ (дата обращения: 01.03.2023).

18. «Норникель» отложит реализацию крупных проектов из-за проблем с поставщиками. – Текст : электронный // Эксперт : [сайт]. – URL: https://expert.ru/2023/01/24/norilskiy-nikel-otlozhit-realizatsiyu-krupnykh-proyektov-iz-za-problem-s-postavschikami/ (дата обращения: 01.03.2023).

19. Литова, А. Россия активно обновляет свой флот: к 2035 году планируется построить более 1000 новых судов / А. Литова. – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyaet-flot (дата обращения: 01.03.2023).

Окончание таблицы И.1

Приложение К. Оценка транспортно-логистической обеспеченности ключевых проектов Плана-2022

Таблица К.1 – Оценка транспортно-логистической обеспеченности ключевых проектов Плана-2022[635]

Проекты освоения минерального сырья				Навигация	Завоз грузов обеспечения	Продукция							Транспортная инфраструктура		
№	Статус	Инвестор	Название проекта			Начало отгрузки по СМП	Нефть	Газовый конденсат	СПГ	Аммиак	Горная продукция	Уголь	Грузовой флот	Портфлот	МПК
1	Действующие	Газпром нефть	Новый порт	К	Текущий завоз	Текущий вывоз	+	+							
2		НОВАТЭК	Ямал СПГ					+	+						
3		Норникель	Норильский никель					+			+				
4		АЕОН	Сырадасайское месторождение									+			
5		Polymetal	Майское месторождение	С							+				НН
6		Highland Gold	5 проектов										НН	НН	НН
7		Зырянский УР	Зырянка									+	НН	НН	НН

[635] Примечание: «НН» - неявка по невыясненным причинам. «НО» - отстранение от работы.
Грузовые прогнозы некоторых арктических проектов завышены и не обеспечены транспортной составляющей – эксперт (руководитель компании «Гекон», ведущий научный сотрудник ИМЭМО РАН Михаил Григорьев). – Текст : электронный // PortNews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/343810/ (дата обращения: 04.03.2023).

Продолжение таблицы К.1

8	Действующие	Лукойл	Сандибинское месторождение	С	Текущий завоз	Текущий вывоз	+								
9	Строящиеся	Роснефть	Восток Ойл	К		2024	+								
10		НОВАТЭК	Арктик СПГ-2 (АСМПГ 2)			2024		+	+						
11	Планируемые	KAZ Minerals	Баимская			2029					+			НО	НН
12		ТриАрк Майнинг	Томторское месторождение	С	Неизвестно	2027					+			НН	НН
13		НОВАТЭК	Обский ГХК	К	2023	2027		+	+	+			НО	Ямал СПГ	НОВАТЭК
14		Росатом	Павловское месторождение[636]		2026	2027					+				НН
15		НОВАТЭК	Арктик СПГ-1		2024	2028		+	+				НО	АСМПГ 2	НОВАТЭК
16		НОВАТЭК	Арктик СПГ-3		2026	2033		+	+				НО	НО	НОВАТЭК
17		НОВАТЭК	Юрхаровнефтегаз		Неизвестно	2034		+	+				НО	НО	НОВАТЭК

Окончание таблицы К.1

[636] Примечание: Павловское месторождение расположено вне Севморпути.

Приложение Л. SWOT-анализ – Государственная политика развития Северного морского пути и текущее состояние СМП как национальной транспортной коммуникации

Таблица Л.1 – SWOT-анализ – Государственная политика развития Северного морского пути и текущее состояние СМП как национальной транспортной коммуникации

Сильные стороны	**Слабые стороны**
• Связывает западные и восточные территории России; • Наличие природных ресурсов, требующих транспортировки на развивающиеся рынки; • Развитие существующих портов на маршруте СМП; • Кратчайший путь из Азии в Европу; • Наличие таких партнёров, как Китай, который активно инвестирует в проект; • Ограниченные военные возможности США и НАТО препятствовать судоходству по СМП; • Отсутствие пиратских нападений, а также международного терроризма в регионе.	• Необходимость огромных финансовых вложений - многие проекты были заявлены без какого-либо источника финансирования; • Нынешняя государственная политика в отношении СМП не содержит каких-либо конкретных предложений по привлечению международных инвесторов; • Неадекватный механизм надзора за экономической жизнеспособностью проектов со стороны Федерального собрания; • Наличие лоббизма, который обеспечивает финансирование только проектов, считающихся приоритетными; • План-2022, несмотря на западные экономические санкции, продолжает ориентироваться на европейский рынок, по-прежнему уделяя особое внимание развитию Мурманского перевалочного узла; • Отсутствие ежегодных оценочных отчетов независимого агентства, такого как Счетная палата; • Отсутствие технологий для полноценного развития маршрута особенно в судостроении, спутниковой и коммуникационной инфраструктуре; • Слабая инфраструктура портов, особенно, малопригодная технология дноуглубления не предназначенная для принятия крупнотоннажных судов; • Недостаточно атомных ледоколов обеспечивающего проход судов для круглогодичной навигации; • Недостаточно дизельных ледоколов, обеспечивающих проход судов для круглогодичной навигации;

Продолжение таблицы Л.1

	• Слабая коммуникационная инфраструктура и зависимость от иностранных спутников и технологий для обеспечения спутниковой связи вдоль СМП, например, теневые зоны связи выше 70 градусов широты влияют на функционирование Глобальной морской системы аварийной безопасности (ГМДСС); • Недостаток квалифицированных кадров, например, специалистов по судостроению и ледовых лоцманов и капитанов; • Малая оснащенность платформ и оборудования для поисково-спасательных работ (ПС); • Слабость определения ледовой обстановки с помощью радиолокационных спутников с синтезированной апертурой для осуществления точного прогноза покрытых льдом морских районов (обязательно для обеспечения круглогодичной навигации); • Вспомогательной инфраструктуре, такой как развитие железных дорог и речного транспорта, уделяется недостаточное внимание и выделяется недостаточное финансирование. • Климатические условия, которые могут спровоцировать аварийные ситуации, а также могут повлиять на поисково-спасательные операции; • Наличие спорных вопросов в нормативно-правовом плане.
Возможности	**Угрозы**
• Движущая сила социально-экономического развития субъектов АЗРФ; • Увеличение навигационного периода; • Привлечение зарубежных инвесторов; • Возможная альтернатива Суэцкому каналу; • Обеспечит доступ товаров из арктических и дальневосточных регионов на зарубежные рынки.	• Экономические санкции, которые уже влияют на общее развитие СМП; • Экологические риски, связанные с увеличением грузопотока и способные навредить хрупкой природе Арктики; • Отсутствие окупаемости проектов транспортной инфраструктуры в среднесрочной перспективе (инвестиций требуется больше, чем выгода, которая будет получена); • Рост конфликтности и милитаризации Арктики.

Окончание таблицы Л.1

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov

Manuscript copyright

Bhagwat Jawahar Vishnu

State policy in the field of development of national maritime transport routes (the Northern sea route)

Scientific speciality – 5.5.3. Public administration and sectoral policies

Thesis for a Candidate Degree in in Political Science

Translation from Russian

Supervisor
Doctor of Political Science, Associate Professor
A.E. Shaparov

Arkhangelsk

2023

Table of contents

Introduction **4**

Chapter 1. Theoretical and methodological foundations for the study of state transport policy **24**

1.1 Transport policy as an object of political science research 24

1.2 The policy of development of maritime transport routes in the system of state policy 43

1.3 The policy of the USSR for the development of the Northern Sea Route 60

Chapter 2. State policy for the development of the Northern Sea route as a national transport shipping route **79**

2.1 The geopolitical and geo-economic significance of the Northern Sea Route as part of the international transport system 79

2.2 Organizational structure of state policy for the development of the NSR 103

2.3 Regulatory framework for the development policy of the NSR 130

Chapter 3. Implementation of the state policy for the development of the NSR **159**

3.1 The place and role of the subjects of the Russian Arctic in the development of the Northern Sea Route 159

3.2 Public-private partnership in the development of the NSR 184

3.3 Russia's interaction with foreign states and business in order to ensure the development of the NSR in the Arctic 202

Conclusion **231**

References **239**

Appendix A. Map of the Northern Sea Route 307

Appendix B. Review of the Plan-2022: Development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035 308

Appendix C. Projects of the regions of the Russian Arctic aimed at the development of the NSR, in accordance with the Plan-2019 316
Appendix D. Projects of the regions of the Russian Arctic aimed at the development of the NSR in accordance with the Plan-2022 320
Appendix E. Main projects for the development of the infrastructure of the NSR using PPP mechanisms 325
Appendix F. The dependence of the Russian Arctic fleet shipbuilding program on foreign shipyards 329
Appendix G. Status of Arctic transport fleet shipbuilding 330
Appendix H. Influence of Western sanctions on Russian projects linked to the NSR 332
Appendix I. Assessment of transport-logistics support to key projects of Plan-2022 337
Appendix J. SWOT analysis of the State policy in the development of the Northern Sea Route and the current state of the NSR as an international transport communications 339

Introduction

Relevance of the research topic. The relevance is determined by the increasing geopolitical and geo-economic role of international transport routes and the policy of sovereign states to realize their national interests in security and economic development. The publication of strategic documents, namely, 'The Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Arctic (until 2035)' and 'Strategy for the development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035' reflect the main interests and priorities of Russia in the Arctic.

In addition to this practical aspect of the issue, which determines the further understanding of the specifics of the development of maritime transport routes in Russia, it is worth considering the broader socio-political context.Within its framework, transport (regardless of its type, both land and sea) actively influences various spheres of the state, economy and society, namely: the financial sector, national defence, socio-economic development of regions and demographic processes. G.M. McLuhan wrote about global mutual determination of the means of communication (in particular, roads) and the development of society back in the 1960s.According to him, "every means of communication ... determines and controls the scope and form of human association and human actions"[1].This ability of the means of communication is explained by the fact that, according to the author, they are a kind of "extension" of a person.Without delving into philosophical categories, we agree that in modern society, transport plays the role of not just a system serving society. It forms and provides a configuration of interaction, development and joint activity of people in any space. And transport policy is not just an element of the public administration system but its key priority.

Transport policy determines the dynamics of communications in society. Within the framework of the political system, this can determine the processes of political decision-making, the influence of citizens on them, and, on the contrary, the

[1] McLuhan, G.M. Understanding Media: External Human Extensions / Translated from the English by V. Nikolaev. – Moscow: CANON-press-Ts, 2003. – Text : direct. – pp. 11-12.

relationship between the centre and the regions, forming common strategic objectives and domestic and international vectors of national and regional development.

The state policy of Russia in the field of development of maritime transport communications in the Arctic is determined by the formulation of strategic goals, the creation of plans and subsequent interaction of public and private organizations, both at the federal and regional levels, which are responsible for achieving goals, implementing plans, operations, control, ensuring navigation and transport security. Of particular interest to Russia are the experience of foreign countries in the operation, control and security of the Suez Canal and the Panama Canal[2]. This paper examines the process of formation and implementation of state policy in the field of development of national maritime transport routes (taking the example of the Northern Sea Route) in the Arctic region.

The relevance of the topic, therefore, lies in the analysis of the state transport policy and the processes of ensuring the national interests of modern Russia in the Arctic, based on the understanding that the socio-economic development of the subjects of the Arctic zone of the Russian Federation and the integration of the country into the global transport system and the global logistics system depends on the NSR.

Degree of scientific development of the research topic. The state transport policy of Russia is the subject of scientific research by Russian and foreign scientists. The theoretical approaches devoted to the problems of public policy and management, on which the author relied in work on the dissertation, belong to groups of Russian academics under the leadership of A.I. Solovyov[3] and L.V. Smorgunov[4]. V.I. Yakunin[5]

---

[2] Bhagwat, J.V. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia on the example of the Northern Sea Route / Bhagwat J.V. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. Series 12. Political sciences. – 2021. – No. 2. pp. 98-99 [in Russian].

[3] State policy and management: textbook / N.S. Grigorieva, O.Y. Malinova, A.Y. Melville [et al.]; ed. by A.I. Solovyov. – Moscow: Aspect Press, 2018. – 480 p. – Text : direct [in Russian].
Solovyov, A.I. The political agenda of the government, or why the state needs society / A.I. Solovyov. – Text : direct // Polis. Political studies. – 2019. – No. 4. – pp. 8-25 [in Russian].

who is the founder of the field 'political science of transport'; the works of Yu.F. Goliusova[6], A.A. Gorbunov[7], V.G. Egorov[8], V.Y. Ladvishchenko[9], I.E. Levitin[10], A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin[11] are also devoted to transport policy.

The works of Soviet researchers M.I. Belov[12], V.N. Bulatov[13] and V. Vize[14], are devoted to the development of the NSR in Soviet times. Russian academics

---

Solovyov, A.I. Politics and government. Essays on theory and methodology: monograph / A.I. Solovyov. – Moscow: Publishing House "Aspect Press", 2021. – 256 p. – Text : direct [in Russian].

[4] State policy and management in 2 volumes. Part 1. Concepts and problems: textbook for undergraduate and graduate studies / L.V. Smorgunov [et al.]; ed. by L.V. Smorgunov. – 2nd ed., ispr. and add. – Moscow: Yurayt Publishing House, 2019. – 395 p. – Text : direct [in Russian].

[5] Yakunin, V.I. Political Science of transport. Political dimension of transport development / V.I. Yakunin. – Moscow: ZAO Publishing House "Ekonomika", 2006. – 432 p. – Text : direct [in Russian].

Yakunin, V.I. Development of the transport system and geo-economic interests of Russia / Yakunin V.I. – Text : direct // Economic strategies. – 2009. – No. 1. – pp. 48-55 [in Russian].

[6] Goliusov, Y.F. State transport policy as a factor of national security of Russia: the Eurasian aspect: diss. for doctor of polit. sciences: 23.00.02 / Yuri Fedorovich Goliusov. – Moscow, 2010. – 299 p. – Text : direct [in Russian].

Goliusov, Y.F. Political and economic aspects of ensuring transport security of Russia in the Far East: diss. for cand. of polit. sciences: 23.00.02 / Yuri Fedorovich Goliusov. – Moscow, 2005. – 169 p. – Text : direct [in Russian].

[7] Gorbunov, A.A. Transport policy of the state: theory, history, practice: textbook. – Moscow: Prospect, 2020 – 424 p. – Text : direct [in Russian].

Gorbunov, A.A. Policy of development of transport routes in modern conditions: foreign and Russian experience: on the example of railway transport: diss. for Dr. of Political sciences: 23.00.02 / Aleksander Aleksandrovich Gorbunov. – Moscow, 2008. – 393 p. – Text : direct [in Russian].

Gorbunov, A.A. State policy in the transport industry: innovative direction of personnel training / A.A. Gorbunoc, A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin – Text : direct // The world of transport. – 2018. – Vol. 16. – No. 4. – pp. 222-230 [in Russian].

[8] Egorov, V. Geopolitics of transport: an actual reading / V. Egorov – Text : direct // Obozrevatel-Observer. – 2019. – No. 9. – pp. 23-47 [in Russian].

Egorov, V.G. The world transport system in the geopolitical dimension / V.G. Egorov, O.Y. Bukharenkova. – Text : direct // Obozrevatel-Observer. – 2020. – No. 2 (361). – pp. 43-69 [in Russian].

[9] Ladvishchenko, V.Yu. Transport policy of the European Union / diss. ... on the application. learned. step. Candidate of Political Sciences. Sciences : 23.00.04 / Vyacheslav Yurievich Ladvishchenko. – St. Petersburg, 2011. – 186 p. – Text : direct [in Russian].

[10] Levitin, I.E. State policy of the Russian Federation in the field of transport / I.E. Levitina. – Text: electronic // The State Duma of the Russian Federation : [website]. – URL: http://federalbook.ru/files/FS/Soderjanie/FS-19/IV/Levitin.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[11] Fedyakin, A.V., Fedyakin I.V. Transport policy abroad: personnel training centers and main research directions / A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin. – Text : direct // Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Political Science. – 2019. – Vol. 21. – No. 2. – pp. 346-357 [in Russian].

A.I. Timoshenko[15], Yu.F. Lukin[16], A.N. Pilyasov[17], Yu.G. Mogilevkin[18], A.A. Sergunin[19],

---

[12] Belov, M.I. The way across the Arctic Ocean / M.I. Belov // Moscow: Sea Transport, 1963. – 238 p. – Text : direct [in Russian].

[13] Bulatov, V.N. CPSU – organizer of the development of the Arctic and the Northern Sea Route (1917-1980) / V.N. Bulatov // Moscow: Moscow State University Press, 1989. – 156 p. – Text : direct [in Russian].

[14] Vize, V. Seas of the Russian Arctic. In 2 volumes. Vol. 1 / Vladimir Vize. – Moscow: Paulsen, 2016. – 299 p. – Text : direct [in Russian].

Vize, V. Seas of the Russian Arctic. In 2 volumes. Vol. 2. / Vladimir Vize. – Moscow: Paulsen, 2016. – 256 p. – Text : direct [in Russian].

[15] Timoshenko, A.I. Russian regional policy in the Arctic in the XX−XXI centuries: problems of strategic continuity / A.I. Timoshenko. – Text : direct // Arctic and North. – 2011. – No. 4. – pp. 1-13 [in Russian].

Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries) / A.I. Timoshenko. – Text : direct // State policy of Russia in the Arctic: strategy and practice of development in the XVIII-XXI centuries. Collection of scientific papers / ed. by V.A. Lamin. – Novosibirsk: Siberian Scientific Publishing House, 2012. – pp. 4-35 [in Russian].

Timoshenko, A.I. Soviet experience of mobilization solutions in the development of the Arctic and the Northern Sea Route in the 1930s-1950s / A.I. Timoshenko. – Text : direct // Arctic and North. – 2013. – No. 13. – pp. 150-168 [in Russian].

[16] Lukin, Y.F. The Great Redistribution of the Arctic. – Arkhangelsk: Northern (Arctic) Federal University, 2010. – 400 p. – Text : direct [in Russian].

Lukin, Yu.F. International sea routes of cargo transportation in the Arctic / Yu.F. Lukin. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 40. – pp. 225-253 [in Russian].

Lukin, Yu.F. Hybridity of the diverse Arctic in covid 2020 : monograph / Yu.F. Lukin. – Arkhangelsk: ID named after V.N. Bulatov NARFU, 2021. – 241 p. – Text : direct [in Russian].

Lukin, Yu.F. Arctic challenges of Russia / Yu.F. Lukin. – Text : direct // Russia: society, politics, history. – 2022. – No. 2. – pp. 59-87. [in Russian].

[17] Pilyasov, A.N. New projects for the development of the Russian Arctic: space is significant! / A.N. Pilyasov, E.S. Putilova. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 38. – pp. 21-43. – URL: https://cyberleninka.ru/article/n/novye-proekty-osvoeniya-rossiyskoy-arktiki-prostranstvo-znachimo (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Pilyasov, A.N. Entrepreneurship in the Arctic: Problems of development of small and medium-sized businesses in the Arctic zone, or How are Arctic entrepreneurs similar to polar bears? – URSS, 2021. – 400 p. – Text : direct [in Russian].

Pilyasov, A.N. Development of the Arctic 2.0: Continuation of the traditions of Soviet research / edited by A.N. Pilyasov. – URSS, 2022. – 432 p. – Text : direct [in Russian].

[18] Mogilevkin, I.M. Maritime navigation in the world economy and international relations: modern functional and spatial problems. – Moscow: Nauka, 1992. – 153 p. – Text : direct [in Russian].

Mogilevkin I.M. Transport and communications: past, present, future. – Moscow: Nauka, 2005. – 357 p. – Text : direct [in Russian].

Mogilevkin, I.M. Transport and communication infrastructure: significance for the international division of labor and scientific and technological progress. Integration interests of Russia / I.M. Mogilevkin. – Moscow: IMEMO RAS, 2006. – 69 p. – Text : direct [in Russian].

V.N. Konyshev[20], A.N. Vylegzhanin[21], P.A. Gudev[22], V. Erokhin[23], A. Todorov[24], I.

Mogilevkin, I.M. Russia in the global infrastructure. The problem of optimizing transport and communication policy in the changing conditions of the world economy. – Moscow: IMEMO RAS, 2008. – 150 p. – Text : direct [in Russian].
Mogilevkin, I.M. Global infrastructure: the mechanism of movement into the future. – Moscow: Magister, 2010. – 317 p. – Text : direct [in Russian].
Mogilevkin, I.M. A new look at the world economy and social development. – Moscow; St. Petersburg: Nestor-Istoriya, 2012. – 240 p. – Text : direct [in Russian].
[19] Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – No. 9 (6). – pp. 1-19. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.
Godzimirski, J., Sergunin, A. Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA / J. Godzimirski, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2020. – Vol. 11. – pp. 22-46. DOI: http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v11.1350.
Sergunin, A., Gjørv, H.G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H.G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – No. 10. – pp. 251-272. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.
Lackenbauer, P.W., Sergunin, A. Canada and Russia's Defence Strategies in the Arctic: A Comparative Analysis / P.W. Lackenbauer, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2022. – Vol. 13. – pp. 232-257. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v13.3243.
[20] Konyshev, V.N. International organizations and cooperation in the Arctic / V.N. Konyshev, A.A. Sergunin – Text : direct // Bulletin of international organisations. – 2011. – No. 3 (34). – pp. 27-36 [in Russian].
Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. Russia and foreign powers in the Arctic: an essay of modern history / V.N. Konyshev, A.A. Segunin // The North of Russia in naval and economic relations. Proceedings of the Research Department of the Institute of Military History. – Vol. 6. – Book 2. – St. Petersburg: Polytechnic-service, 2013. – 520 p. – Text : direct [in Russian].
Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. Evolution of the conceptual foundations of the US Arctic strategy V.N. Konyshev, A.A. Sergunin – Text : direct // Bulletin of Volgograd State University. Series 4. History. Regional studies. International relations. – 2022. – Vol. 27. – No. 2. – pp. 225–236 [in Russian].
[21] Vylegzhanin, A.N., Berkman, P.A., Young, O.R. Base line of Russian Arctic Laws / A.N. Vylegzhanin, P.A. Berkman, O.R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Text : direct.
Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A.N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, No. 2. – pp. 285-302. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.
Vylegzhanin, A.N. The Northern Sea Route: towards solving political and legal problems / A.N. Vylegzhanin, V.P. Nazarov, I.V. Bunik. – Text : direct // Bulletin of the Russian Academy of Sciences. – 2020. – Vol. 90. – No. 12. – pp. 1105-1118 [in Russian].
Vylegzhanin, A.N. Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy / A.N. Vylegzhanin, P.A. Berkman, I.P. Zhuravleva, A.V. Soleveva – Moscow: MGIMO, 2021. – 53 p. – Text : direct.
[22] Gudev, P.A. The UN Convention on the Law of the Sea: problems of regime Transformation / P.A. Gudev. – Moscow: IMEMO RAS, 2014. – 201 p. – Text : direct [in Russian].

Ilyin[25] and others[26] studied the development of the Arctic and partially the NSR. A.A. Sergunin and V.N. Konyshev devoted their works to international processes and

---

Gudev, P.A. Political and legal aspects of US maritime policy in the Asia-Pacific region / P.A. Gudev – Text : direct // Southeast Asia: actual problems of development. – 2019. – Vol. 1, No. 1 (42). – pp. 53-75 [in Russian].

Gudev, P.A. The Northern Sea Route: problems of legitimization of national status within the framework of international law: Part I / P.A. Gudev. – Text : direct // The Arctic and North. – 2020. – No. 40. – pp. 142–164 [in Russian].

[23] The Northern Sea Route Development: The Russian Perspective / V. Erokhin, V. Konyshev, A Sergunin, G. Tianming. – Text : direct // Arctic Maritime Logistics. – pp. 282-303. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-92291-7_15.

[24] Todorov, A.A. Cooperation in the field of port control in the Arctic as a tool for the implementation of the Polar Code / A.A. Todorov – Text : direct // Contours of global transformations: politics, economics, law. – 2019. – No. 5. – pp. 160-176 [in Russian].

Todorov, A.A. Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective / A.A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, No. 2. – pp. 322-333. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799615.

Todorov, A.A. Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route / A.A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, No. 1. – pp. 30-42.

[25] Arctic Maritime Logistics / I. Ilin, T. Devezas, C. Jahn (Eds.) // Springer. – Switzerland, 2022. – 309 p. – Text : direct.

[26] The Arctic on the threshold of the third millennium (resource potential and environmental problems) / I.S. Gramberg, D.A. Dodin, N.P. Laverov [et al.]. – St. Petersburg: Nauka, 2000. – 247 p. – Text : direct [in Russian].

Dodin, D.A. Sustainable development of the Arctic (problems and prospects). – St. Petersburg: Nauka, 2005. – 283 p. – Text : direct [in Russian].

On the preparation of the International Polar Partnership Initiative / V.G. Dmitriev [et al.] – Text : direct // Problems of the Arctic and Antarctic. – 2014. – No. 4. – pp. 104-109 [in Russian].

The Arctic: Russia's interests and international conditions for their implementation / I.M. Mogilevkin [et al.]. – Moscow: Nauka, 2002. – 356 p. – Text : direct [in Russian].

Bunik, I.V., Nikolaev, A.N. International legal justification of Canada's rights to its Arctic sector / I.V. Bunik, A.N. Nikolaev – Text : direct // Moscow Journal of International Law. – Moscow: International Relations, 2007. – No. 1. – pp. 4-33 [in Russian].

Bunik, I.V., Mikhaylichenko, V.V. Legal Aspects of Navigation Through the Northern Sea Route / Berkman, P., Vylegzhanin, A. (eds) // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – Springer, Dordrecht. – 459 p. – Text : direct.

Efendiev, O.F. Arctic waters / O.F. Efendiev. – Text : direct // Modern International Maritime Law. Regime of waters and the bottom of the World Ocean. – Moscow, 1974. – pp. 184-190 [in Russian].

Nikolaev, M.E. The Arctic: politics, economics, diplomacy. – Moscow: Publishing House of RSSU, 2007. – 246 p. – Text : direct [in Russian].

Shirokorad, A.B. The Battle for the Russian Arctic. – Moscow: Veche, 2008. – 377 p. – Text : direct [in Russian].

Shirokorad, A.B. The Arctic and the Northern Sea Route. – Moscow: Veche, 2017. – 416 p. – Text : direct [in Russian].

Analysis of the state and development of the transport system of the Northern Sea Route / I.V. Gurlev, A.A. Makosko, I.G. Malygin. – Text : direct // Arctic: Ecology and economics. – 2022. – Vol. 12., No. 2. – pp. 258–270 [in Russian].

organizations in the Arctic, as well as the state organizational structure and development policy of the NSR. A. Vylegzhanin, P.A. Gudev, A. Todorov focused on the international legal aspects of the NSR. The collective monograph (scientific ed. V.P. Zhuravel) devoted to the problems of security in the Arctic (including the NSR) by the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences, in which Russian and foreign researchers took part, deserves attention[27]. V.N. Bogatova[28] and O.A. Podberezkina[29] are the authors of dissertations on international transport corridors.

The third group is the studies by foreign researchers who focus on the legal and geo-economic aspects of transport routes in the Arctic, including the commercial feasibility of this route in relation to the Southern option through the Suez Canal. These works can be divided into two groups: Western countries, mainly Norway, the USA and Canada, and researchers from China.

Studies carried out by researchers from Western countries are mainly from Norway, the USA and Canada. These include the works of F. Lasserre, L. Brigham (University of Alaska), R. Pincus (US Naval War College), A. Moe (Fridtjof Nansen Institute), B. Gunnarson (Logistics Center of the Far North, Business School of the Northern University, Norway) and J.J. Solski (Arctic University Norway, Tromso). G.

Ivanova, M.V. Assessment of the possibility of developing Arctic communications in the waters of the Northern Sea Route / M.V. Ivanova. – Text : direct // The North and the market: the formation of an economic order. – 2021. – Vol. 24, No. 2. – pp. 35-45 [in Russian].
Shchegolkova, A.A. Economics and politics of “cold confrontation” in the New Arctic / A.A. Shchegolkova. – Text : direct // The North and the market: the formation of an economic order. – 2021. – No. 4. – pp. 7-20 [in Russian].

[27] Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): monograph / C. Wang, Ts. Yan, B.E. Vlasov [et al.]. – Moscow: Institute of Europe RAS, 2022. – 150 p. – Text : direct [in Russian].

[28] Bogatov, M.Y. Political aspects of the formation of international transport corridors in the new geopolitical model of the world / dis. ... for Candidate of Political Sciences: 23.00.02 / Maksim Yurievich Bogatov. – Chita, 2006. – 170 p. – Text : direct [in Russian].

[29] Podberezkina, O.A. The evolution of the importance of international transport corridors in world politics on the example of Russia : specialty 23.00.04 “Political problems of international relations, global and regional development” : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Olga Alekseevna Podberezkina; Moscow State Institute of International Relations (University) Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. – Moscow, 2015. – 164 p. – Text : direct.

Tianming, K.Yu. Liu and others can be distinguished in the research carried out by academics from China.

F. Lasserre, L. Brigham, R. Pinkus, A. Moe, B. Gunnarsson, G. Tianming and K.Yu. Liu write about the economic and geopolitical aspects of the NSR. T. Henriksen and J.J. Solski write about the legal aspects of the NSR. P.A. Berkman, O.R. Young[30], R.R. Herman, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko[31], B. Gunnarsson[32], A. Moe[33], G. Tianming[34], J.G. Gilmore[35], K.Y. Liu, H.M. Fan, H. Dong, H. Zhang[36], A.H. Linha, Ch.

---

[30] Building Common Interests in the Arctic Ocean / P.A. Berkman, A.N. Vylegzhanin (eds). – Text : direct // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – Springer, Dordrecht. – 2013. – 459 p. – Text : direct.
Vylegzhanin, A.N., Berkman, P.A., Young, O.R. Base line of Russian Arctic Laws / A.N. Vylegzhanin, P.A. Berkman, O.R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Text : direct.
Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea / ed. by O.R. Young, P.A. Berkman, A.N. Vylegzhanin. – Springer Nature Switzerland, 2020. – 358 p. – Text : direct.
Maritime Ship Traffic in the Central Arctic Ocean High Seas as a Case Study with Informed Decisionmaking / ed. by P.A. Berkman, A.N. Vylegzhanin, O.R. Young, D. Balton, O. Ovretveit. – Text : direct // Building Common Interests in the Arctic Ocean with Global Inclusion. – Springer Nature Switzerland, 2022. – pp. 321-346. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-89312-5_24.
[31] Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R.R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – No. 145. – pp. 1-14. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.
[32] Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 4-30. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.
Gunnarsson, B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping / B. Gunnarsson. – Text : direct // Marine Policy. – 2021. – Vol. 124. – pp. 1-8. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104369.
[33] Moe, A. The Northern Sea Route: Smooth Sailing Ahead? / A. Moe. – Text : direct // Strategic Analysis. – 2014. – No. 38 (6). – pp. 784-802. DOI: https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952940.
Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – No. 10 (2). – pp. 209-227. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.
Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 199–208.
Moe, A. “Belkomur” and the role of China / A. Moe. – Text : direct // ECO. – 2022. – No. 9. – pp. 8–33 [in Russian].
[34] Tianming, G., Erokhin, V. China’s shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : electronic // Harbin Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [website]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed: 01.03.2023).

Norhib, Ks. Li[37], M. Laruelle[38], F. Lasserre[39], W. Ostreng[40], A.B. Farre, S.R. Stevenson, L. Chen and others[41], A. Chircop, F. Gerlandt, K. Aporta and R. Pelot[42] and others considered the problems of using the NSR and the possibility of its usage as an international shipping route. Western scientists do not pay enough attention to the involvement of Russian regions in the development of the NSR. Norwegian researcher Arild Moe is a distinguished foreign researcher who has analysed the process of forming Russia's policy in the Arctic, including the NSR.

The documents of the organisations of the Arctic Council, which address various problems and aspects of the development of the NSR, are of great interest. These

---

Tianming, G., Erokhin, V. China-Russia research and education collaboration in the Arctic: opportunities, challenges and gaps / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, Issue 1. – pp. 188-207. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1889837.

Tianming G., Erokhin V. How Russia's New Vision of Territorial Development in the Arctic Can Boost China-Russia Economic Collaboration / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // Arctic Yearbook 2021. – pp. 1-28.

[35] Gilmour, J.G. Icebreaker Operations in the Arctic Ocean / J. G. Gilmour. – Text : direct // Journal of Military and Strategic Studies. – 2018. – Volume 18, Issue 3. – pp. 16-30.

[36] Arctic policy and port development along the Northern Sea Route / C.Y. Liu, H.M. Fang, X. Dang, X. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Volume 201. – pp. 1-11. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105422.

[37] Lynch, A.H., Norchib, Ch.H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A.H. Lynch, Ch.H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – No. 119 (26). – pp. 1-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

[38] Laruelle, M. Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North / M. Laruelle. – Armonk, NY: M.E. Sharpe, 2014. – 251 p. – Text : direct. DOI: https://doi.org/10.4324/9781315700939.

Laruelle, M. Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits / M. Laruelle. – Text : direct // Russie.Nei.Visions, Ifri. – 2020. – No. 117. – 28 p.

[39] Arctic Shipping: Climate Change, Commercial Traffic and Port Development / ed. by F. Lasserre, O. Faury. – Routledge, London, 2021. – 250 p.

Lasserre F. Analysis of Maritime Transit Trends in the Arctic Passages / F. Lasserre, O. Alexeeva. – Text : direct // International Law and Politics of the Arctic Ocean, 2015. – pp. 180–192.

[40] Ostreng, W. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages / W. Ostreng, K.M. Eger, B. Fløistad, A. Jørgensen-Dahl, L. Lothe, M. Mejlænder-Larsen, T. Wergeland. – Springer Science & Business Media, 2013. – 414 p. – Text : direct.

[41] Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure / A.B. Farré, S.R. Stephenson, L. Chen [and others]. – Text : direct // Polar Geography. – 2014. – Volume 37:4. – pp. 298-324. DOI: https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.965769.

[42] Governance of Arctic Shipping: Rethinking Risk, Human impacts and regulation / ed. by A. Chircop [et al]. – Switzerland: Springer Polar Sciences. – 2020. – 319 p. – Text : direct.

reports contain a generalized assessment of the problems facing the development of the NSR.

In these scientific works, the main attention is focused mainly on the problems of using the NSR for shipping by other countries and Russia and related environmental problems. In addition, these studies analyze the navigation aspects, communication systems, security and infrastructure of the Northern Sea Route. At the same time, the problems related to the development of the Northern Sea Route in the Arctic region are subject to further analysis and study due to the changing geopolitical environment.

The research object: state policy in development of transport routes.

The research subject: actors and mechanisms of formation and implementation of the state policy of Russia in the field of development of the Northern Sea Route as a national transport route in the Arctic.

The main purpose of the research is to identify the actors and mechanisms of the formation and implementation of the state policy of Russia in the field of development of the Northern Sea Route as a national transport route in the Arctic. The research results will contribute to the conceptual justification for improving Russia's state policy for developing transport routes in the Arctic.

To accomplish this purpose, the following **research objectives** have been set:

a) to consider domestic and foreign approaches to the concepts of ‘transport corridors’, ‘policy of development of transport routes’ and ‘state transport policy’.

b) to analyze the place and role of the state in the development of maritime transport routes;

d) consolidate the experience of implementing transport policies that could contribute to improving the implementation of Russia's state policy for the development of the Northern Sea Route;

e) to study the mechanism of formation, actors and critical areas for ensuring the implementation of the state policy of Russia in the field of development of the Northern Sea Route in the Arctic region;

g) to identify the leading prospects for increasing Russia's geopolitical influence, taking into account national interests in the development of transport routes in the Arctic region.

Hypothesis: In the Soviet Union, the state acted as a monopoly in the development of the Northern Sea Route. In the modern era, the dominant role of the state in the development of national maritime transport routes remains; nevertheless, the transport policy itself is a multi-level and multi-subject process in which federal and regional government authorities and economic actors (large public and private companies, both domestic and foreign) are involved.

Theoretical and methodological basis of the research. The methodological basis of the dissertation work was the interdisciplinary approach followed by the author. The geo–economic approach was taken as the basis, which allowed combining the political science methodology – system, structural-functional and institutional approaches – with geographical and economic sciences methods. The geo-economic method is used because the geo-economic aspects of the operation of the NSR are significant. To date, control over it can provide access to and profitable transportation of Arctic natural resources, provide potentially safe and profitable international transit and, in general, allow the inclusion of Russia into the international transport system.

The interdisciplinary approach also combines methods of various aspects of political science and analysis of statistical and empirical indicators that are constantly changing and developing. Using institutional and structural-functional approaches made it possible to identify actors and their place in the public policy structure. The historical method is used in determining the prerequisites for the formation and development of the state transport policy of the Russian Federation in the field of national maritime transport routes, which is reflected in solving the tasks of Chapters 2 and 3 of the dissertation. The use of the comparative research method made it possible to compare the success of foreign transport policies and assess the possibility of applying international experience to the Russian transport policy for the development of the NSR in chapters 2 and 3 of the dissertation.

Empirical basis of the research. This dissertation is based on the following sources: government/official publications and other documentation (Russian and foreign); international documents (treaties, agreements, resolutions); statistical information, yearbooks, manuals and reference books; research literature: books, monographs, analytical articles; publications of the mass media and Internet resources.

The dissertation's empirical (source) base was divided according to the set tasks into three groups.

The first group of sources used in the preparation of the work includes the transport policy of such countries or associations as Russia, the European Union (EU), the United Kingdom and the United States of America. For example, 'Transport Security'[43], 'Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030'[44] and 'The Policy of the European Union in the field of maritime transport'[45] as well as international conventions related to the subject under consideration. For example, the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10.12.1982[46] and the Montreux Convention of 1936[47]. The study of the sources of this group made it possible to determine the state's place and role in the formation of transport policy and to analyze international experience in this field.

The second group of sources includes regulatory documents of Russia related to its transport policy and the development of the NSR, including a number of other

---

[43] Federal Law of the Russian Federation dated 09.02.2007 No. 16 "On transport security". – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[44] Order of the Government of the Russian Federation dated 22.11.2008 No. 1734-r "Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030" (amendment dated 11.06.2014 No. 1032-r). – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[45] The European Union's maritime transport policy for 2018 dated 21.01.2009. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_16 (accessed: 01.03.2023).

[46] United Nations Convention on the Law of the Sea dated 10.12.1982 [ratified by Federal law of the Russian Federation dated 26.02.1997 No. 30-FZ]. – Text : electronic // Consortium Codex : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[47] Convention on the Regime of Straits dated 20.07.1936. – Text : electronic // Consortium Codex : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901884247 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

countries (USA, EU states, China, India) and decisions of the leaders of these states concerning foreign policy in the Arctic. The study of this group of sources made it possible to identify and compare the approaches of different countries to the problem of the development of the NSR, and the main geopolitical actors involved in resolving the problem of political and economic cooperation in the studied area.

The third source group includes include media materials, including those posted on the Internet. In particular, the study used material from magazines, periodicals and online publications, such as the 'Korean Maritime Institute', 'Stockholm International Peace Research Institute', 'The UN Conference on Trade and Development', 'ArcticToday', 'Expert.ru', etc, from 2010 up to 2022. Using this group of sources made it possible to study in more detail the changing approaches of various countries and international actors to the problem of the development of the NSR.

The chronological framework of the study is mainly determined by the history of modern Russia. It covers the period from 1991, when the Northern Sea Route was opened for international navigation, until February 2023.

The academic novelty of the obtained results finds expression in the following statements:

– For the first time, a comprehensive study of Russia's state policy about the Northern Sea Route was conducted within the framework of a dissertation on political sciences, and national and geopolitical prerequisites, conditions and consequences of this policy were determined;

– a theoretical and methodological basis for the study of the state transport policy has been formed, which is based on the study of conceptual, as well as historical (including the policy of the USSR) prerequisites for its formation, which made it possible to explain the features of its modern development;

– the organisational structure of the state policy on the development of the NSR, as well as the regulatory framework for its formation, which allowed explanation

of the existing mechanisms, identification of political and economic actors for its implementation;

– a comprehensive review of the regions of the Russian Arctic in the context of their influence on the development policy of the NSR;

– the role of public-private partnership mechanisms in the development of the NSR was determined, and the processes of interaction of the Russian Federation with foreign states and businesses that were relevant in 2022 were analysed, demonstrating that these aspects of the state transport policy provide the potential for the development of the NSR and the Arctic territories of the Russian Federation;

– additions to the existing classification of types of transport systems are proposed, which could serve as a basis for further applied analysis of national maritime transport routes in general, and the Northern Sea Route in particular.

The theoretical significance of the research is based on the conceptualization within the political science framework of the study of such an applied subject as the Northern Sea Route. It allowed, within the framework of national-political and international contexts, to study the state policy of Russia in the field of development of national maritime transport routes, to form its scientifically based vision and to conduct a comprehensive analysis of the current state of this policy and its immediate prospects taking into account current geo-economic and geopolitical factors.

The results obtained will contribute to the conceptual justification of improving Russia's policy for the development of the NSR as a national transport route in the Arctic.

The practical significance of the research lies in that the research is a study of the current activities of the Government of the Russian Federation in the field of transport policy and can become the basis for identifying specific areas of transport policy that need improvement.

The recommendations that were developed are based on the analysis of the key directions of Russian policy in the field of national maritime transport development and

could be applied as an analytical basis for organizations responsible for international cooperation in the development of the NSR. In addition, the results obtained may be helpful for use in the educational process in the higher education system, in the development of new training courses on the theory and practice of transport policy and cooperation with international organizations in the development of the Northern Sea Route.

The above provisions determine the relevance of studying the transport policy for developing the NSR. At the same time, the political aspects of the study are of great importance, which makes it possible to clarify the key points of the development of the NSR as a globally competitive transport route.

Provisions made for defence:

1. The policy of the development of maritime transport routes occupies a significant place in the system of the state policy of countries and unions (such as the EU) of the modern world. The development of this sphere allows them to take their place in the structure of the world hierarchy and determines their economic position. The Russian Federation is no exception and defines maritime transport routes as an essential component of its state infrastructure. The particular importance of the Northern Sea Route in the Russian transport system is substantiated by the mention of it in key strategic documents of the Russian Federation, the promotion of which is given special attention.

2. The current geopolitical and geo-economic significance of the NSR was determined back in the Soviet period when its development was realised. The Russian Federation was bestowed with the legacy of the Soviet maritime transport infrastructure, formed in a planned economy and centralized policy system, which allowed purposeful development with state resources. In the modern Russian system of public administration, the Soviet experience was reflected in the formation of the policy for the organisational structure related to the development of the NSR and, along with the current realities and the regulatory framework of the Russian Federation, ensured the dominance of large state and economic entities (the highest level of public administration, state corporations, private businesses) in this process.

3. A special place in the development of the NSR is occupied by the regions – subjects of the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF). Each of them pursues a purposeful policy based on an understanding of their dependence on the NSR for the well-being of the regions of the Russian North. The leading role, in this case, is played by the western regions of the Russian Arctic since it is on their territories that the raw materials projects of large private domestic companies and their foreign partners are implemented, which provide a significant segment of the development of the infrastructure of the NSR. This is due to the special attention paid to the western and

eastern regions of the Russian Arctic by the Russian leadership, focused on stimulating the development of both the Western and Eastern parts of the NSR.

4. The mechanisms of public-private partnership, as well as the work of the Russian leadership to stimulate and support the participation of large Russian businesses in the development of the NSR and in maintaining foreign partnerships under sanctions, currently ensures the development of its infrastructure. The situation of international confrontation has not lead to a change in the previously established plans of the Russian leadership for the development of the NSR (its cargo turnover, infrastructure development, etc.). The structure of foreign partnership in the current situation may undergo significant changes due to the departure of European partners, but this circumstance does not necessarily lead to a decrease in the interest from entities located in the Asia-Pacific region (APR) and other regions of Asia.

5. The current development of the NSR involves the joint participation of all stakeholders: government institutions at the federal level, the regions of the Russian Arctic, state corporations, private businesses (regional and national) and foreign partners. Foreign partners (states and companies) of friendly countries, when participating in projects related to the NSR, will take into account new geopolitical and geo-economic realities. Simultaneously, the dominant role will continue to be played by the leadership of the Russian Federation, which should stimulate the participation of all stakeholders and provide a basis for further cooperation, taking into account the increased risks in the field of national security.

Validity degree and approbation of the research results. The degree of reliability of the results achieved in the dissertation is substantiated by using a wide range of scientific sources, works of Russian and researchers, and relying on extensive empirical material, including official statistical data, regulations and laws, in Russian and English.

The main results of the study were approved in several articles published in periodicals including in the list of peer-reviewed scientific publications in the databases

of Scopus[48] – 4, the Higher Attestation Commission of the Russian Federation[49] – 4, RSCI[50] – 6, in which the main research results of a dissertation for the degree of candidate of sciences should be published.

---

[48] Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol. 56, No. 48. – pp. 10-13.
Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route / A.E. Shaparov, F.K. Sokolova, A.K. Magomedov, J. Bhagwat. – Text : direct // Polar Record. – 2022. – No. 58 (4). – pp. 1-14.
Bhagwat, J., Shaparov, A.E. India's Arctic policy: Sings of a pivot to Arctic Energy and the Northern Sea Route / J. Bhagwat, A.E. Shaparov. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2022. – Vol. 57, No. 20. – pp. 16-22.
Bhagwat, J. Political-Geographical Determinants of International Cooperation in the Development of International Transport Corridors (NSR) / J. Bhagwat. – Text : direct // Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography – 2023. – pp. 47-55. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-20620-7_5.
[49] Bhagwat, J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity / J. Bhagwat. – Text : direct // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. – 2020. – Vol. 13, No. 4. – pp. 488–506.
Bhagwat, J.V. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia on the example of the Northern Sea Route / J.V. Bhagwat. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. – 2021. – Series 12. Political sciences. – No. 2. – pp. 86-101 [in Russian].
Bhagwat, J. Development Policy of the Maritime Silk Road: Opportunities for Russia (using the example of the Northern Sea Route) / J. Bhagwat. – Text : direct // Bulletin of the Russian State University. The series "Political Science. History. International relations". – 2022. – No. 2. – pp. 75-89 [in Russian].
Abramov, A.V. National identity and patriotism in the conditions of international crises / A.V. Abramov, A.S. Burov, J.V. Bhagwat, B.A. Gabdulina, A.E. Janaeva, R. Kalfaoglu, V.M. Kapitsyn, K. Chueng, O.Y. Kokurina, A.M. Kostina, E.F. Sergazin, Sh. Jianina, A.E. Shaparov. – Text : direct // Bulletin of the Moscow State Regional University. – 2022. – No. 4. – pp. 11-13 [in Russian].
[50] Bhagwat, J. Russia and India in the Arctic: the need for greater synergy / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 38. – pp. 73-90 [in Russian].
Bhagwat, J. Shipping on the Northern Sea Route: it is necessary to pay more attention to cooperation and security: Part I / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 39. – pp. 5-25 [in Russian].
Bhagwat, J. Shipping on the Northern Sea Route: it is necessary to pay more attention to cooperation and security: Part II / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 40. – pp. 5-25 [in Russian].
Bhagwat, J. State transport policy for the development of the NSR in the USSR and the Russian Federation in the XX century / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2022. – No. 47. – pp. 76-99 [in Russian].
Bhagwat, J. The Arctic military presence and its impact on the development of the Northern Sea Route / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2022. – No. 48. – pp. 91-118 [in Russian].
Zaikov K.S., Bhagwat J. Arctic policy of India: historical context / K.S. Zaikov, J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2022. – No. 48. – pp. 261-274 [in Russian].

The main aspects and results of the research were also presented at international and Russian conferences: The NGO ‘Association of Polar Explorers’ organized International forum in St. Petersburg, ‘Arctic: Present and Future’, Saint-Petersburg, 8-9 December 2022; Russian conference with international participation, ‘Russian Arctic: New Meanings and values’, NARFU, Arkhangelsk, 16-17 November 2022; Forum ‘Arctic – National Megaproject: Staffing and scientific support’ at the Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (NARFU) with the support of the Ministry of Education and Science of Russia within the framework of the plan of the Russian presidency of the Arctic Council in 2021-2023, 10-11 November 2022.; International Scientific and Practical Conference ‘National Identity and Patriotism in Countries in the context of international crises’, Moscow State University, Moscow, 30 October 2022; International Scientific and Practical Conference ‘Scientific, Technological and Innovative Cooperation of the BRICS Countries’, BRICS National Research Committee and the Institute of Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, Moscow, October 25-26, 2022; the XIII International Scientific and Practical Conference ‘Regions of Russia: Development strategies and mechanisms for the implementation of priority national and regional projects and programs’, Kursk State University Institute of Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences Eurasian Information and Analytical Consortium, Kursk, 03-04 June 2022; X All-Russian Scientific and Practical Conference ‘Development of the North Arctic region: issues of preserving the cultural Heritage of the peoples of the Arctic’, NARFU, Arkhangelsk, April 27-29, 2022; International Conference ‘2022, World of Shipping Portugal, An International Research Conference on Maritime Affairs’, January 28-29, 2022, in Pareda, Portugal; International Interdisciplinary scientific and practical conference ‘Man in the Arctic’, November 18-19, 2021, St. Petersburg, Mining University (IFC); Conferences VIII All-Russian Research School of Students, Postgraduates and Young Scientists ‘The Russian North and the Arctic: fundamental problems of history and modernity (to the 310th anniversary of the birth of M.V. Lomonosov)’, NARFU, Arkhangelsk, November 15-

17, 2021; V International Scientific and Practical Conference of teachers, graduate students, undergraduates, students and young scientists 'The Arctic and the North in the context of the development of international processes', NARFU, Arkhangelsk, April 21-22, 2022; Sixth International Scientific Conference 'The Arctic: History and Modernity', Peter the Great University, St. Petersburg, April 14-15, 2021; Conference of the VII Research School of Students, postgraduates and young scientists, 'The Russian North and the Arctic: Fundamental problems of History and modernity', NARFU, Arkhangelsk, November 03-05, 2020.

Structure of the dissertation. The research consists of an introduction, the main text including three chapters consisting of nine sections, a conclusion, a bibliography and appendices. The research consists of 340 pages, of which 67 pages are the bibliography, including 486 references.

Chapter 1. Theoretical and methodological foundations for the study of state transport policy

1.1 Transport policy as an object of political science research

It is the opinion of this author that this work should begin with the definition of transport policy. “Transport policy is related to the development of a set of designs and proposals that are set to achieve specific goals related to social, economic and environmental conditions, as well as the functioning of the transport system”[51]. The most concise and comprehensive definition of transport policy is that “Transport policy is the sphere of state tasks and political measures, the purpose of which is to plan policy in the field of transport infrastructure and its implementation, as well as the regulation of various transport routes”[52]. The most important word in this formulation is the word “planning”. In another definition: “transport policy is the activity of the state and the relevant industry institutions aimed at providing the sectors of the economy and the population of the country with transportation”[53]. Transport planning is related to the preparation and implementation of actions aimed at solving problems of an economic, political and social nature.

The purpose of transport policy is decision-making in order to allocate related resources, including management and control of activities in this area. In this context, transport policy is both public and private. However, Governments traditionally participate in this process because it is in the public interest, and governments own or manage most of the components of the transport system and have different levels of regulations for all existing modes of transport.

---

[51] Rodrigue, J.P. The Geography of Transport Systems / J.P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – London: Routledge, 2020. p. 280. – Text : direct.

[52] Politlexicon: concepts, facts, interrelations / M. Klein [et al.]. – Moscow: Russian Political Encyclopedia, 2013. p. 598. – Text : direct [in Russian].

[53] Gorbunov, A.A. Policy of development of transport routes in the Russian Federation and abroad: commonality, differences, problems / A.A. Gorbunov. – Text : direct // SEARCH: Politics. Social studies. Art. Sociology. Culture. – 2019. – No. 2 (73). p. 13 [in Russian].

Another aspect of actualising the study of sectoral policies can serve as criteria for the classification of the main types of public policy proposed by L.V. Smorgunov. In his work, he writes that such a criterion demonstrates "the direction of the action of the authorities vertically or horizontally"[54]. In this case, we are talking about "functional-sectoral political management"[55]. Thus, the policy carried out in one of the socio-economic sectors (transport, industrial, educational, environmental, or any other) is defined as an integral component of public administration and should be analysed by political scientists.

Numerous works of representatives of political science devoted to this issue demonstrate the political interest in transport policy as an essential branch of public administration. At the same time, it is evident that within the framework of research, political scientists have studied the problem of implementing transport policy as a sphere of public administration. Here we can mention such foreign authors as Chris Peters and G. Webers[56], B. Slack, J. Rodrigue, K. Comtois[57] and others who have considered various aspects of transport policy, to which we will refer later. In order to avoid repetition with the introduction of the research, we will not enumerate them again. However, the presence of only a small number of studies by both Russian and Western authors[58], does not detract from the fact that transport policy is an essential component of political science. However, this does not negate its interdisciplinary nature and does not eliminate its interest not only in political science but also in future legal, sociological, economic and geographical research. This provides complexity to the topic of this study.

---

[54] State policy and management in 2 volumes. Part 1. Concepts and problems / ed. by L.V. Smorgunov. pp. 75-76 [in Russian].
[55] Ibid, pp. 74-75.
[56] Peeters, C., Webers, H. Transport policy that works: how to decide? // International Journal of Transport Economics. – 2007. – pp. 179–195.
[57] Rodrigue, J.P. The Geography of Transport Systems.
[58] Emberger, G., May A.D. Challenges in the development of national policies on transport / G. Emberger, A.D. May. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – No. 9 (55). – p. 1.

Commencing this reseach, it is necessary to consider the definition of the concept of 'national transport policy'. The simplest one is the definition of transport policy as the activity of the state and relevant industry institutions aimed at providing the sectors of the economy and the population of the country with transportation. However, such a definition is incomplete since it concerns only domestic transportation; that is, it needs to take into account the possibility and expediency of realising the transit potential of states abroad and, accordingly, its foreign policy functions.

As I.N. Rosenberg writes, transport policy is most often understood as the activity of authorities aimed at fully satisfying the needs of the population, economic sectors and enterprises in transportation, at realising their transit potential at economically reasonable tariffs in compliance with environmental requirements and international obligations of the state in the field of development of transport routes[59]. Such a vision of transport policy is indeed more complete and relevant to modern realities but somewhat inaccurate within the framework of public administration mechanisms.

In a monograph devoted to the realisation of Russia's transit potential, T.M. Stepanyan and co-authors correctly write that a unified transport policy is the activity of not only state authorities but also other actors: local governments, management bodies of individual modes of transport, business entities, as well as all those who can provide advice on its formation, namely, political scientists, economists, lawyers, in order to ensure the effective implementation of the following functionality: integration of transport flows, elimination of parallelism in transport systems, elimination of contradictions of different transport systems, etc.[60].

The significance of this moment in the process of researching Russia's transport policy also lies in the fact that the development of its regions should be based on the development of transport infrastructure capable of implementing large-scale

---

[59] Rosenberg, I.N. On the Unified Transport policy. / I.N. Rosenberg. – Text: direct // Railway Science and Technology. – 2017. – Vol. 1, No. 1. p. 22 [in Russian].

[60] Realization of the transit potential of the Russian Federation on the basis of the development of international transport corridors: monograph / ed. by T.M. Stepanyan. – Saratov: Institute for Research and Development of Professional Competencies, 2019. pp. 4-9. – Text: direct [in Russian].

transportation of export and import goods, for example, for East Asian states[61]. Thus, within the framework of the implementation of transport policy, economic, political, and strategic tasks of state development, international routes and a place in modern geopolitics are being solved. A.V. and I.V. Fedyakin write about this in their work. First of all, they point out that, due to the infrastructural nature of the object of regulation – transport, transport policy, being an independent sphere of state activity, acts as a form of applied ("sectoral") political science in the implementation of concepts and principles which in their opinion, "not only the present but also the future of each particular society and the state depends"[62]. Thus, the authors emphasise transport policy's fundamental rather than instrumental importance.

This is reflected in their definition of transport policy, which the authors consider by the as "an independent sphere of state activity, possessing ... signs of universality"[63] and at the same time having a direct connection "with many other areas (economic, social, innovative, industrial, regional, cultural, defence, etc.)"[64], as a result of which, according to the authors, it is both a prerequisite and a result of the development of these social spheres.

The presented definition does not form a meaningful idea of transport policy but reflects the specifics of the political science approach to its consideration. Within its framework, transport policy is considered a component of state policy. It is independent of other industries in its importance, but it is interdependent with them in the processes of its implementation and application purposes. However, regardless of the degree of its

---

[61] Podberezkina, O.A. The evolution of the importance of international transport corridors in world politics on the example of Russia : specialty 23.00.04 "Political problems of international relations, global and regional development" : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Olga Alekseevna Podberezkina; Moscow State Institute of International Relations (University) Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. – Moscow, 2015. – p. 51, 120. – Text : direct [in Russian].
[62] Fedyakin, A.V., Fedyakin I.V. Transport policy abroad: personnel training centers and main research directions. / A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin. – Text : direct // Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Political Science. – 2019. – Vol. 21, No. 2. – p. 347 [in Russian].
[63] Ibid. p. 347.
[64] Ibid.

intersectoral interdependence, it has national significance and determines the development strategies of both the state itself and its geopolitical functioning.

The formulated result defines our general idea of transport policy. According to the dissertation, transport policy is a purposeful activity of public authorities, as well as other entities (private companies, state corporations, etc.), forming a conceptual basis for the development of the transport system (within national and international borders) and determining practical measures to implement this development. The presented definition requires a further conceptualisation of the concept of transport policy, which will become the basis of our research methodology and allow us to determine its components, such as the purpose and objectives of this policy, models and practices of its implementation. In addition, it will make it possible to formulate such essential concepts for the work as 'transport system' and 'transport corridor', necessary for the different analytical components of the study.

So, based on the formulated definition, transport policy includes strategic and systemic components. Furthermore, if the essence of the transport strategy is to ensure 'transport equilibrium'[65] and the development of the whole state as a result of it, then the transport system should be defined as a set of modes of transport, transport infrastructure, transport enterprises, as well as their management systems that interact with each other and consistently provide "transport services that meet the needs of society in passenger and freight transportation"[66]. Thus, the national transport system can be considered the material basis of the state's transport policy. It is also worth noting that the unification of national transport systems leads to the formation of a global transport system.

Transport corridors are a critical element of both national transport policy and the global transport system. In general, a transport corridor can be defined as an element of a transport system that combines transport routes in one direction and provides; as a

---

[65] Yakunin, V.I. Political science of transport. Political dimension of transport development / V.I. Yakunin. – Moscow: CJSC Publishing House "Economics", 2006. – p. 51. – Text : direct [in Russian].
[66] Ibid. p. 51.

result, mass transportation of goods. Of particular importance in the modern world are international transport corridors, which "form the basis for successful world economic integration, allow for the effective conversion of transit functions of the state"[67]. According to D.V. Semenov, "The International Transport Corridor (hereinafter – ITC) is a transport route passing through the territory of two or more countries, provided with appropriate infrastructure, vehicles, having a geopolitical basis and a legal basis (international and national), through which regular cargo transportation is carried out"[68]. However, the researcher contradicts himself, saying that the NSR is an example of an Arctic ITC (high latitude ITC)[69] because the NSR does not pass through the territories of two countries. According to the United Nations report, "a transport corridor is a designated network of transport routes, including road, rail, terminals and/or border posts, usually established in order to enhance transit trade and transport monitoring"[70], which also includes more than one country. The report mentions that transport corridors will eventually evolve into economic corridors, and this process consists of four stages: the first stage is a simple "transport corridor"; the second stage is an "Integrated multimodal corridor"; the third stage is a "Logistics Corridor"; and the fourth stage is an "Economic Corridor".[71] A similar concept is presented in a World Bank study, which indicates that transport corridors have a physical (routes connecting economic centres both within and between countries) and a functional dimension (trade corridors that

---

[67] Chizhkov, Y.V. International transport corridors – the communication framework of the economy / Y.V. Chizhkov. – Text : direct // Transport of the Russian Federation. – 2015. – No. 5 (60). – p. 10 [in Russian].

[68] Semenov, D.V. International transport corridors passing through the territory of Russia: historical and legal review / D.V. Semenov. – 2nd ed., reprint. and add. – Vologda: Kiselev A.V., 2017. – pp. 84-85. – Text : direct [in Russian].

[69] Semenov, D.V. Classification of international transport corridors in International law / D.V. Semenov. – Text : direct // Innovations. The science. Education. – 2020. – No. 24. – pp. 827-833 [in Russian].

[70] Effective transit transport corridor development and management: Report on best practices 2020. – Text : electronic // United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS) : [website]. – URL: https://www.un.org/ohrlls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020 (accessed: 01.03.2023).

[71] Ibid.

connect countries separated by transit countries or provide access to the sea for landlocked countries)[72]. The general concept is the same, but the last definition is more specific. According to the Oxford Dictionary of Politics and International Relations, sea lines of communications (SLOCs) are used to designate the main sea routes between seaports used for commercial, military or other purposes[73]. Their protection is necessary for the country to realise its national interests. Therefore, in our opinion, the NSR was and continues to be an example of a sea lines of communication, not an ITC. Their role and functionality in the global transport system will be discussed in more detail in the following sections of this work. In this section, we will continue to discuss the theoretical aspects of transport policy.

According to A.A. Gorbunov, the political processes of globalisation and regionalisation, which are associated with the development of transport communications, are influenced by existing socio-political conditions. Therefore, it can be unequivocally stated that this is an object of research in political science[74]. According to V.I. Yakunin, the formation of state policy in the field of development of transport routes can be determined by scientific approaches since transport has a network structure and has an impact on social and economic spheres[75]. According to the Western point of view, the development of transport routes, especially maritime, is intrinsically linked with globalisation and is associated with the growth of world trade and the unification of businesses worldwide. Thus, the Russian point of view is focused

---

[72] Arnold, J. Best practices in management of international transport corridors / J. Arnold. – Text : electronic // The World Bank Group : [website]. – URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/Best-practices-in-management-of-international-trade-corridors (accessed: 01.03.2023).

[73] Sea lines of communication. A dictionary of Politics and International Relations in China. – Text : electronic // Oxford University Press : [website]. – URL: https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191848124.001.0001/acref-9780191848124-e-178;jsessionid=B824FB36167C2573A22269CBB409120F (accessed: 01.03.2023).

[74] Gorbunov, A.A. Policy of development of transport communications in modern conditions: foreign and Russian experience: on the example of railway transport. op. cit. pp. 20-21.

[75] Yakunin, V.I. Political Science of transport. Political dimension of transport development / V.I. Yakunin. – Moscow: CJSC Publishing House “Economics”, 2006. – p. 42. – Text: direct [in Russian].

on socio-economic progress within the country, and for the West, it is related to international trade and obtaining economic advantage.

Based on the above definitions of transport policy, the author advocates that the main goals and objectives of the national transport policy should include development of the national market for transport services; development of the national market (internal economic factors); further development of the transport industry; ensuring effective participation of the state in the international transport system; legal support for the development of the transport system in Russia.

Using the method of analogy with models of public administration[76], based on foreign sources and state economic strategies for the development of transport infrastructure[77][78] in accordance with the modern needs of political actors, three theoretical approaches to the modernisation and development of transport systems can be distinguished.

As in general in politics, in its transport industry, the first, liberal approach (in the work of L.V. Smorgunov, is defined as an individualistic theory of state policy[79]) assumes minimal state participation in solving modernisation issues of transport infrastructure. This approach was primarily used until the 30s of the XX century - in the era of the "laissez-faire" policy, which assumed the principle of freedom of entrepreneurship, which was implemented, among other things, in the formation of the main types of modern transport. The main mechanism of management in this approach is self-regulation, in the process of which the state delegates the authority to regulate

---

[76] State policy and management in 2 parts. Part 1. Concepts and problems / edited by L.V. Smorgunov. – pp. 256-257. – Text: direct [in Russian].

[77] Federal transport infrastructure plan 2003 from 02.07.2003. – Text : electronic // Federal Ministry of Transport, Building and Housing : [site]. – URL: https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Documents/federal-transport-infrastructure-plan-2003.pdf?__blob=publicationFile (accessed: 01.03.2023).

[78] Amos, P. Public and Private Sector Roles in the Supply of Transport Infrastructure and Services: Operational Guidance for World Bank Staff. – Text : electronic // World Bank Group : [website]. – URL: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17409 (accessed: 01.03.2023).

[79] State policy and management in 2 parts. Part 1. Concepts and problems / edited by L.V. Smorgunov. – pp. 89-90. – Text : direct [in Russian].

processes in the field of transport to the private sector and various kinds of public organisations.

The second paternalistic approach (paternalistic theory[80]) ensures state control over transport infrastructure development. The approach was implemented from the 30s to the 70s of the XX century in most major countries, such as the USA, USSR, China, Great Britain, France and Japan. It assumes strict state control over the activities of transport organizations. It is also the state financing institutions that ensure the modernisation of the transport network.

The third combined approach (collectivist theory[81]) means unifying public and private institutions of management and financing. The main (but not the only) mechanism for implementing transport policy is state and business partnership.

It is evident that with the most significant relevance of the latter, each of these approaches today has opportunities for implementation.

Thus, the liberal model of transport policy includes such aspects as general deregulation activities, issuing permits for the creation of new subjects of the transport sector, control of subsidies and preferential lending systems, and much more. One of its most famous examples is the Eurotunnel project, which connected the European continent and the island of Great Britain. In this case, in practice, and not declaratively, the implementation of a major investment project was carried out with the help of purely private capital, without using the tools of state guarantees. However, it remains obvious that such examples are isolated, and the liberal model of transport policy cannot be implemented everywhere. This is largely due to the issues of governance of a certain state system, its national interests in the international arena and, in general, the mechanisms of organisation of state control. Gorbunov, in turn, notes that “recently, lobbying of transport companies, financial and industrial corporations and political and administrative institutions that are in the relationship of adjacency or subordination

---

[80] State policy and management in 2 parts. Part 1. Concepts and problems / ed. by L.V. Smorgunov. op. cit. p. 89 [in Russian].
[81] Ibid. p. 89.

(affiliation), has an increasing impact on the state structures of their country...”[82]. This is also reflected in the research of A.I. Solovyov[83].

In the diametrically opposite paternalistic model of transport policy, the state resources allocated to this industry are determined through administrative methods of regulation. Purely specific criteria for the economic efficiency of transport infrastructure are not used, which makes it more manageable and convenient for public administration processes, however, it only sometimes meets real socio-political needs.

Accordingly, currently, the combined approach has become the most widespread in contemporary economies. Within the framework of this approach, the state’s participation in the implementation of transport policy is realised, as the state functions as the owner and provider, the regulator of its functioning and provides the institutional conditions for operations, as well as sources of investment.[84].

The primary function (of the owner) originates from the factual position that the ownership right to the transport infrastructure as per state practice belongs to the state. This is typical not only for Russia but also the practice worldwide. At the same time, concession agreements for servicing public infrastructure facilities by the private sector are also of limited use.

Considering that in the case when an infrastructure operator becomes a separate entity of the transport system, especially in the process of denationalisation of the state monopoly infrastructure sector, this, in turn, requires institutionalisation of relations between new entities of the transport system.

To ensure efficiency, public or private transport and infrastructure organisations usually require a special source of income for user payments, as well as coordination and approval of budget funds in a long-term financial transaction between the enterprise

---

[82] Gorbunov, A.A. Policy of development of transport communications in modern conditions: foreign and Russian experience: on the example of railway transport. op. cit. p. 14.

[83] Solovyov, A.I. The political agenda of the government, or why the state needs society / A.I. Solovyov – Text : direct // Polis. Political studies. – 2019. – No. 4. – p. 15 [in Russian].

[84] Bhagwat, J. State transport policy on the development of the NSR in the USSR and the Russian Federation in the XX century / J. Bhagwat. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2022. – No. 47. – pp. 78-80.

and its owner represented by the state. This means that new forms of long-term state regulation of transport companies are needed, the development experience of which will be discussed in the following sections based on a study of the transport policy of EU countries, primarily in maritime transport communications.

At this stage of our research, any processes in the field of transport policy should be considered from the standpoint of a combined model and a systematic approach determined by it. This ensures the objectivity, versatility and optimality of the research results obtained, as well as management decisions that are made. All of the above applies to transport policy in the first place.

At the same time, transport infrastructure occupies a special place in the system of state policy and creates a framework for the entire transport system. According to V.I. Yakunin, along with the fact that the transport sector is one of the fundamental elements of the general infrastructure of modern civilisation, it also acts as a determinant of the political process of the country's development[85]. One of the confirmations of this can be the fact that it is the concept of 'transport complex' and its constituent elements that are legislatively enshrined in Article 1 of the Federal Law of the Russian Federation dated February 09, 2007, No. 16-FZ "On Transport Security"[86], which also lists the list of subjects of transport infrastructure. This list of strategic documents related to the sphere of transport includes the "Transport Strategy of Russia until 2030"[87], "Transport Strategy of Russia until 2030 with a forecast until 2035"[88] and "The strategy for the development of the Arctic zone and ensuring national security[89].

---

[85] Yakunin, V.I. Political Science of transport. Political dimension of transport development / V.I. Yakunin. – Moscow: CJSC Publishing House "Economics", 2006. – p. 343. – Text: direct [in Russian].

[86] Federal Law of the Russian Federation No. 16 dated February 9, 2007. – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[87] Decree of the Government of the Russian Federation No. 1734-r dated November 22, 2008 (as amended by Decree of the Government of the Russian Federation No. 1032-r of June 11, 2014). – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[88] Decree of the Government of the Russian Federation No. 3363-r dated November 27, 2021 "On approval of the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period

Based on these documents, it can be concluded that it is necessary to supplement the existing classification of types of transport systems:

1. depending on the role in ensuring the economic development of the country:

a) basic;

b) strategic;

2. according to the level of originality:

a) unique;

b) standardized;

3. according to the degree of openness (integration):

a) open;

b) closed.

The classification proposed by us can serve as a basis for further applied analysis of national maritime transport routes in general and the Northern Sea Route in particular.

Taking into account the peculiarities of each type of transport system, it can be concluded that each of them is an integral part of the economic system of the state and its region. For example, the main railways, highways, and pipelines in the Russian Federation are located in accordance with the directions of cargo transportation[90]. This factor is very important and not only organizationally or economically feasible but also has an impact on improving the transport security of the country, as it helps to

---

until 2035". – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[89] Vladimirov, S.A. Directions of development of the world transport system and logistics / S.A. Vladimirov. – Text : direct // The world of transport. - 2016. – Vol. 14, No. 3 (64). – pp. 12-13 [in Russian].

[90] Fofanova, A.Yu. Transport complex and its role in the development of regions / A.Yu. Fofanova. – Text : direct // International Journal of Humanities and Natural Sciences. – 2021. – No. 1-2. – p. 165 [in Russian].

coordinate the transportation of strategic energy carriers, taking into account the existing or planned development of sea, rail and pipeline transport infrastructure[91].

At the same time, it is necessary to take into account the importance and specifics of another historical aspect that influenced the vectors of the formation of the transport sector in Russia. The fact is that, unlike the transport system of Western Europe, mainly aimed at the development of maritime navigation (due to attachment to the colonial policy of the development of the international economic system and based on the Dutch shipping policy (Dutch policy-making process[92]), the transport system of Russia has historically been based on the development of "land transport and inland waterways paths"[93].

In the same context, it is necessary to mention the importance of considering not only internal but also geopolitical factors. They have a tremendous impact on the transport sector in general and on its maritime component in particular, and make the effective implementation of transport policy crucial for the strategic planning of Russia's foreign policy[94]. The geo-economic approach takes into account not only geopolitical factors but also geographical, economic and geocultural factors that contribute to the development of the transport system, as shown by the example of the study of the Chinese concept of "One Belt, One Road" (**Table 1 and Figure 1.1)**, which show the interaction between these factors.

---

[91] Levitin, I.E. Public-private partnership and transport infrastructure / I.E. Levitin. – Text : direct // Transport of the Russian Federation. Journal of Science, Practice, economics. – 2006. – No. 7 (7). – p. 2 [in Russian].

[92] Peeters, C., Webers, H. Transport policy that works: how to decide? / C. Peeters, H. Webers. – Text : direct // International Journal of Transport Economics. – 2007. – pp. 182-183.

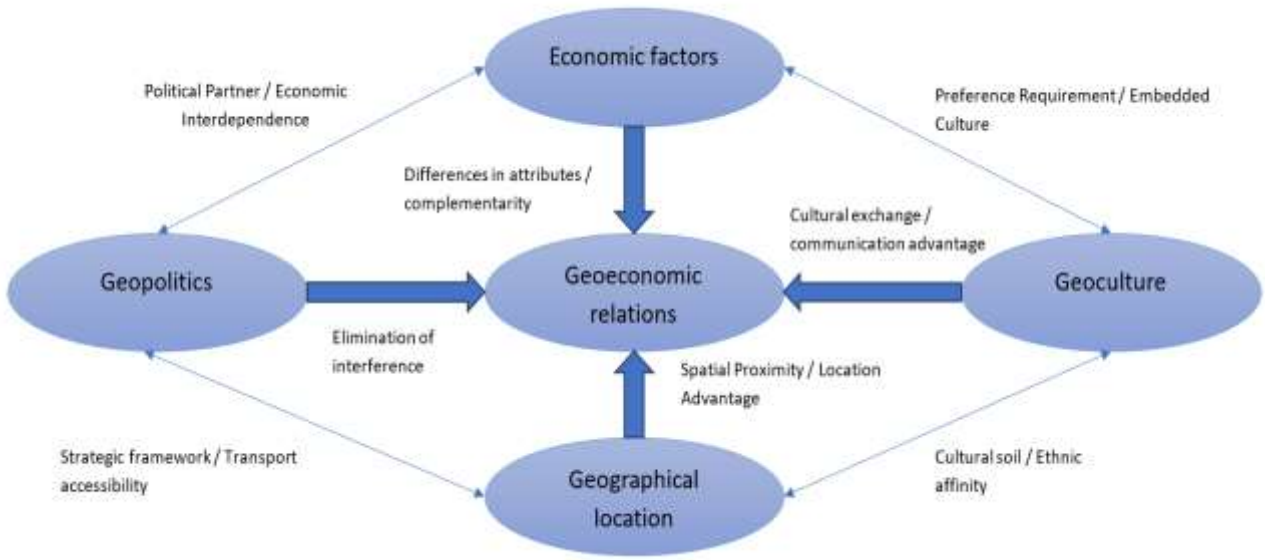
[93] Gorbunov, A.A. Policy of development of transport communications in modern conditions: foreign and Russian experience: on the example of railway transport. op. cit. pp. 14-15.

[94] Egorov, V.G., Bukharenkova, O.Yu. The world transport system in the geopolitical dimension / V.G. Egorov, O.Yu. Bukharenkova. – Text : direct // Observer-Observer. – 2020. – No. 2 (361). – pp. 46-48 [in Russian].

Table 1 – Ways of influencing geo-economic relations[95]

Factrors of influence	Type of path	Ways of influence
Geographical location	Direct effect	geographical location → geo-economic relations
	Indirect effect	geographical location → geoculture → geo-economic relations geographical location → geopolitics → geo-economic relations geographical location → economic factor → geo-economic relations
Economic effects	Direct effect	economic factors → geo-economic relations
Geopolitics	Direct effect	geopolitics → geo-economic relations
	Indirect effect	geopolitics → economic factor → geo-economic relations
Geoculture	Direct effect	geoculture → economic factors → geo-economic relations
	Indirect effect	geoculture → geopolitics → geo-economic relations

Figure 1.1 – Logical connections between variables affecting geo-economic relations[96]



[95] The Key driving forces for Geo-economic relationships between China and ASEAN countries / S. Wang [et al]. – Text : direct // Sustainability. – 2017. – No. 9. – p. 8.
[96] Ibid. p. 8.

It should also be noted that for a deeper understanding of the current state of the transport sector and priorities for the formation of transport policy, in addition to the specifics of transport, it is also necessary to take into account the specifics of the development of transport and communication technologies, as a result of which there is a transformation not just of the transport system, but also of the modernised global infrastructure, which, in turn, forms a new socio-economic world order[97].

These components of the importance of the formation and planning of transport policy today are realised by the leadership of the Russian state. For example, the prospects for the formation of the intelligent transport communications market are already of theoretical and practical interest for science and business in the Russian Federation. The formation of a unified information structure for the transport system is vital for Russian state policy, which is geographically located in different time zones and, therefore actively uses all types of traffic[98][99].

The nomenclature of the maritime transport system itself can be designated by nine objects: "navigation equipment, port hydraulic structures, internal raids, anchorages, docks, tugs, icebreakers, and other vessels of the port fleet," etc[100]. This also reflects the breadth of the information structure of modern transport systems.

Another critical issue of the policy of any state, including the Russian one, is the problem of security. Last but not least, it depends on the stability of the functioning of the country's transport system. At the same time, it should be emphasized that in modern political science, the division of security into types is rather conditional. It

---

[97] Mogilevkin, I.M. Global infrastructure: the mechanism of movement into the future / I.M. Mogilevkin. – Moscow: Magister, 2010. – pp. 77-78. – Text : direct [in Russian].

[98] Zhankaziev, S.V. Intellectual transport links: studies. stipend. – Moscow: MADI, 2016. – pp. 26-28. – Text : directly [in Russian].

[99] Shevchuk, V.A. Intelligent transport systems as an actual aspect of the economic development of the Russian Federation / V.A. Shevchuk. – Text : direct // New science: the history of formation, current state, prospects of development: collection of articles of the International Scientific and Practical Conference. – 2021. – pp. 88-89 [in Russian].

[100] Berezhnaya, L.Y. Classification of transport infrastructure objects in order to optimize their management / L.Y. Berezhnaya. – Text : direct // Transport business of Russia. – 2019. – No. 4. – pp. 71-73 [in Russian].

should be noted that some aspects of ensuring transport security are a substantial part of numerous regulatory documents, but they lack consistency and consistency.

The transport policy of the state, being one of the priority directions of state policy, takes into account the aspect of the specificity of the transport industry, which consists in its determining influence on many internal and external processes, affecting, among other things, the political system of society[101].

In addition, the effectiveness of transport policy is supported by the availability of social infrastructure that ensures stability and conflict-free of the entire political system. Since the need for mobility and communication is one of the basic interests of citizens, meeting this need ensures the integrity of the entire system. More indirectly, however, no less important is the relationship between transport infrastructure and economic development, which also directly ensures the security of the political system. L.V. Trebnev, in this regard, highlights the following tasks of the state transport policy: "ensuring the effectiveness of the dynamic development of the industry in order to meet the existing needs of the economy, defence and citizens of the Russian Federation in a cost-effective way in transport services covering state, industrial and social needs", taking into account the importance of the aspect of an appropriate level of transport security in the short and strategic period[102]. In contrast, the transport policy of Western countries recognizes the long-term economic effect of transport infrastructure, especially in terms of levelling regional inequality[103], and in the recent past, has been more focused on solving problems of safety and environmental protection[104]. This is, of course, because there are several hard-to-access areas, including the Canadian Arctic. In addition, there have been some terrorist, including pirate attacks in areas traversed by

---

[101] Timchenko, A.V. Institutionalization of the state policy of ensuring transport security as a form of integration of the system of state transport policy / A.V. Timchenko. – Text : direct // Political science. – 2017. – Special Issue. – p. 128 [in Russian].

[102] Terebnev, L.V. State transport policy: theory, methodology, legal regulation: monograph / L.V. Terebnev. – Moscow: VINITI RAS, 2012. – p. 3. [in Russian].

[103] Zhang, Y., Cheng, L. The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK / Y. Zhang, L. Cheng. – Text : direct // Transport Policy. – 2023. – No. 133. – pp. 231-232.

[104] Rodrigue, J.P. The Geography of Transport Systems. op. cit. pp. 42-45.

Western vessels. Furthermore, the Green parties significantly influence politics, unlike Russia.

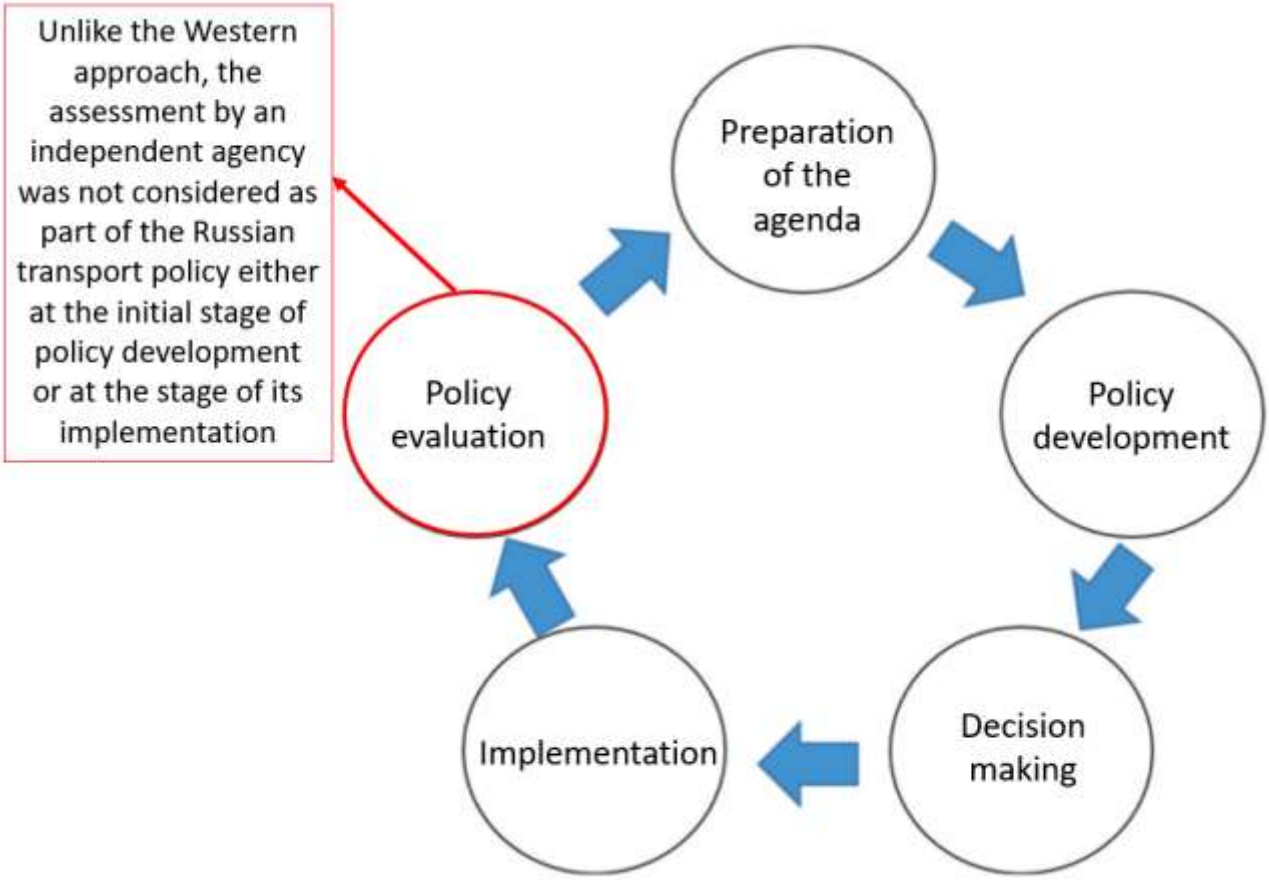
Given the decentralized nature of transport, the multitude of agents involved in its representation, and its interaction with the planning system – all this creates the need for the formation of an analytical framework that many parties could use to justify strategic decisions at the national and international levels[105]. Another vital aspect in Western transport policy is the importance of the valuation method, formerly the cost-benefit analysis method and now the national transport model[106]. In the Western concept, these documents are prepared by a specialized agency responsible only for evaluation, and this is the key part of the transport policy development process[107] (**Figure 1.2**), which is available to government politicians, legislators involved in the decision-making process, and the general public for feedback[108]. The previously used valuation method, common in the West, was the cost-benefit analysis method. Some researchers in Italy, South Korea, Portugal and China argue that cost-benefit analysis does not take into account economic side effects such as output, employment, income and productivity. They prefer the input-output (I–O) method for estimating transportation from a macroeconomic point of view[109]. During the work on the dissertation, the author did not observe a single study of the NSR by Russian researchers using any of the above-mentioned Western methods. In addition, monitoring systems (for example, time spent and energy spent) and intelligent systems for checking the stability of transport have

---

[105] Mackie, P., Worsley, T., Eliasson, J. Transport appraisal revisited / P. Mackie, T. Worsley, J. Eliasson. – Text : direct // Research in Transportation Economics. – 2014. – No. 47 (1). – p. 1.
[106] Ibid, pp. 42-45.
[107] Liu, X., Dijk, M. How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities / X. Liu, M. Dijk. – Text : direct // Transport Policy. – 2022. – No. 128. – pp. 166-167.
[108] Bhagwat, J. State transport policy on the development of the NSR in the USSR and the Russian Federation in the XX century / D. Bhagavat. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2022. – No. 47. – pp. 78-80.
[109] Zhao, B., Wang, N., Wang, Y. The role of different transportation modes in China's national economy: An input–output analysis / B. Zhao, N. Wang, Y. Wang. – Text : direct // Transport policy. – 2022. – No. 127. – pp. 92-93.

been introduced[110][111]. The analysis of Russian policy documents does not indicate which evaluation method (if any) is used. In addition, feedback from the public is not requested before implementing the policy. However, it should be noted that some discussion takes place, but it is limited to stakeholders at the federal or regional levels and large companies associated with them.

Figure 1.2. – Policy development cycle[112]



Within the framework of the Russian Federation (as well as other countries), transport policy acts as an essential component of state policy aimed at solving domestic and foreign policy issues. Moreover, these issues concern not only the transport system itself. They assume the solution of such tasks as forming an intelligent transport

[110] Emberger, G. National Transport policy in Austria – from its beginning till today / G. Emberger. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – No. 9 (6). – pp. 5-6.
[111] Ibid. pp. 5-6.
[112] Liu, X., Dijk, M. How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities / X. Liu, M. Dijk. – Text : direct // Transport Policy. – 2022. – No. 128. – p. 167.

communication market, ensuring national security and implementing the stable functioning of society.

Thus, in order to ensure the dynamic development of its geo-economic and geopolitical goals in the Arctic regions, Russia is forming a network of transport communications. So, for example, based on the NSR, it is planned to develop such a large-scale project as the National Arctic Transport Line "Murmansk - Petropavlovsk-Kamchatsky" with the formation of an appropriate system of support ports and infrastructure[113]. To support the development of the NSR, the development of the unified Arctic transport system of the Russian Federation[114] is envisaged, which, according to the project, is intended to be handled by a unified system of public-private management of the transport artery[115].

Thus, in the first paragraph, the concepts of transport policy of both Russian and foreign authors were examined. It can be concluded that there is no significant difference in the concepts proposed by these two groups of authors. The difference lies in the fact that in the Western concept, the role of the state has gradually declined, increasing attention has been allocated to the assessment to justify costs, starting from the second half of the twentieth century, and the development of transport policy has usually followed a liberal method. In Russia, state transport policy has traditionally played a dominant role in promoting the development of transport corridors and routes.

Having fundamental importance for state policy, transport policy provides a basis for socio-economic development and transportation, is an important area of political

---

[113] Pegin, N.A. National Arctic Transport line: problems and prospects / N.A. Pegin. – Text : direct // Arctic and the North. – 2016. – No. 23. – pp. 33-34 [in Russian].

[114] Decree of the President of the Russian Federation No. 645 dated October 26, 2020 "On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period up to 2035". – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[115] Plisetsky, E.E. Priorities of the development of the Northern Sea Route in strategic management and planning / E.E. Plisetsky. – Text : direct // Arctic and the North. – 2016. – No. 22. – p. 103 [in Russian].

science research, and its consideration should be supplemented by further analysis of the development policy of maritime transport routes in the system of state policy.

1.2 The policy of development of maritime transport routes in the system of state policy

As was established in the first section, transport policy occupies a special place in the public administration system. On the one hand, it plays the role of a sectoral policy that supports a specfic segment of the political system, and on the other, it implements the functions of a communication network connecting various directions and areas of socio-economic and political relations. Its main objectives include the development of the national market and the system of transport services, the development of the national transport system and the integration of the state into the global transport system that promotes state development. This is due to the complexity of its tools and mechanisms. The first aspect includes legal support for the functioning of the transport system, maintaining national security, forming a workable infrastructure in this area, stimulating investment support, etc. Secondly, strategic planning of transport policy, its budgetary mechanism, etc.

Each of these components is reflected in the maritime transport policy of the states, respectively. The following important task in the context of the ongoing research is to determine the maritime sector of transport policy, particularly the development strategies of maritime transport routes in the public administration system.

Sea transport is of particular importance in the transport system of any country. It provides more than 80% of cargo transportation in the world. An example is the European Union, one of the leading exporters and importers in the modern world. As a result, the European Commission, in order to strengthen the functionality of the unified international transport system and strengthen the stability of the global maritime trade system, constantly interacts with shipping and trading partners of the EU member states. Among the main areas of partnership are oil, gas, container, grain, coal, ore, metal production, wood, fertilizers, chemicals, ferry transport and technological systems

(TTS), which have a pronounced territorial organization. The basis of each TTS is a specialized transport with ground terminals, certain commercial and legal conditions and delivery schemes (routes) that constitute obstacles to the free promotion of goods.

The functional content of this direction of transport policy is due to the general importance of transport implemented in the system of state policy and its specific qualities provided by the functions and significance of the maritime infrastructure.

The first area singled out by researchers, which determines the unique role of maritime transport policy, is its geopolitical significance. As V. Egorov and O. Bukharenkova stated: "Along with the tendency to deepen the interconnection of transport communications, ... they are actualized as a component of a single global communication network, which inevitably generates a hierarchy of transport directions as a sign of the organization of an integrated system"[116]. It is evident that the formation and organization of each of these aspects require significant efforts and resources of the states interested in them, which makes them artificially (not naturally) formed, and, at the same time, globally significant components of transport routes. This list rightly includes the category of maritime routes, which has broad inter-state, inter-regional and, in general, global scales.

According to the forecasts of the American political scientist P. Khanna, a large number of infrastructure facilities will be built in the next 40 years than in the last four millennia. Among the indicators confirming this, the author cites the presence of two million km of pipelines, some of which run along the seabed and are an integral part of marine communications[117]. For example, about six thousand km of pipelines have been laid along the bottom of the North Sea[118]. Another element of the marine infrastructure

---

[116] Egorov, V.G., Bukharenkova, O.Yu. The world transport system in the geopolitical dimension / V.G. Egorov, O.Yu. Bukharenkova. – Text : direct // Observer-Observer. – 2020. – No. 2 (361). – p. 44 [in Russian].

[117] Khanna, P. Connectography. The Future of global civilization / P. Hanna. – Moscow: Mann, Ivanov and Ferber, 2019. – p. 24. – Text: direct [in Russian].

[118] How to build underwater gas pipelines. – Text : electronic // Gazprom Informatorium : [website]. – URL: https://www.gazprominfo.ru/articles/undersea-tubes/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

is underwater Internet cables, the length of which, according to the same author, is 750 thousand km.[119].

About $3 trillion is spent annually on transport infrastructure (including portsand pipelines) globally, which is twice as much as defence spending[120]. This demonstrates the scale and importance of general transport routes and maritime routes, in particular. The figures also confirm the thesis that the development of these communications is the subject of a purposeful policy of modern states and their willingness to bear the costs associated with them, exceeding direct spending on defence, since security depends no less on the transport infrastructure than on the armed forces of the country.

Moreover, modern States are ready to use their military and political resources to gain or maintain control over maritime transport routes. For example, the United States is increasing its military presence in the Indian Ocean in order to maintain control over the Southern Sea Route. It is not surprising that the main competitor for the United States in this region is beginning to be China, recognized in November 2020 as the leading economy in the world[121] and striving to develop its trade influence.

To this end, American analysts advocate that PRC has formulated a maritime strategy, 'Strings of Pearls', involving the creation of a network of ports, warehouses, etc., along the coast of the Indian Ocean, and a port in Sri Lanka was leased for 99 years[122]. Interestingly, the methods of obtaining it by China were also politico-economic and were based on the situation of Sri Lanka's strong debt dependence on the PRC. In contrast to the emerging "Chinese" port, cooperation with Sri Lanka was strengthened by regional (and global) competitors of the PRC, such as Japan and India[123]. The considered example can also serve as one of the indicators of the importance of maritime transport communications for States and the willingness to bear

---

[119] Hannah, P. Connectography. The future of global civilization. op. cit. p. 24.
[120] Ibid. p. 36.
[121] How to build underwater gas pipelines. op. cit.
[122] Egorov, V.G., Bukharenkova, O. Yu. The world transport system in the geopolitical dimension / V. G. Egorov, O. Yu. Bukharenkova. – Text : direct // Observer-Observer. – 2020. – No. 2 (361). – p. 48.
[123] Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, No. 48. – pp. 10-11.

political and economic costs for them and even risk confrontation similar to those that arose between Great Britain and Spain for control of the Strait of Gibraltar[124].

Global transformations resulting from States' efforts to control sea lanes, lead to changes in the world hierarchy. According to many authors, this hierarchy, in turn, is directly related to maritime communications and is directly conditioned by them. For example, an Italian researcher, a representative of the world-system approach, J. Arrigi, identified such civilisational centres as Venice, Amsterdam, London and New York. The global economic leadership of each of them was directly related to the maritime routes that dominated in a certain historical period. Thus, the dominance of Venice was formed by the maritime infrastructure of the Mediterranean.

The "Dutch period" was due to its expansion to the scale of transatlantic communication. London got its "palm tree" when the world transport connection was expanded to the scale of almost the entire World Ocean. This, in turn, made it possible to shift the economic centre from Europe to New York[125]. Thus, the development of sea transport routes ensured the development of the world economy and, accordingly, the transformation of the entire global structure of the world. The fact that at the present stage, with the development of "competitive" branches of transport policy, such as, for example, air transport, sea transport routes are associated with a global hierarchy, is demonstrated by the assertions of foreign authors (M. Shach and R. Madlener), who argue that in conditions of global warming and reduction of ice-covered area, Russia's NSR is also acquiring global status[126].

In other words, in the contemporary global world order, a situation of interdependence between the subjects included in it and the routes between them is observed. Sea transport routes are still one of the main highways providing goods and

---

[124] Egorov, V.G., Bukharenkova, O.Yu. The world transport system in the geopolitical dimension / V.G. Egorov, O.Yu. Bukharenkova. – Text : direct // Observer-Observer. – 2020. – No. 2 (361). – p. 48.

[125] Arrigi, J. The Long Twentieth Century: Money, Power and the Origins of Our Time / J. Arrigi. – Moscow: Territory of the Future, 2006. – p. 30. – Text: immediate [in Russian].

[126] Schach, M., Madlener, R. Impacts of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics / M. Schach, R. Madlener. – Text : direct // Energy Policy. – 2018. – № 122. – p. 447.

passenger traffic, serve as the basis of the global market and, thus, can provide a particular region or state with the status of a world leader. On the other hand, scientific and technological developments in the modern world, political and economic transformations taking place in countries, and a combination of global factors (such as climate change, ecology, and world security related to threats of piracy and terrorism) also determine the status of maritime transport routes and may contribute to increasing or decreasing the importance of a certain sea route or an element of the maritime transport infrastructure. An example of the latter thesis about an infrastructural change, as well as the sea transport routes themselves, depending on political and economic processes, can be the fact of a change in the ratio of sea and pipeline gas transit due to increased consumption of liquefied natural gas by such states as China, the Republic of Korea and Japan[127]. As a result, V. Egorov and O. Bukharenkova observed, "the central place in gaining the advantages of aggregating the global transit potential by national means of communication is occupied by minimising the costs of promoting cargo and passenger traffic ..."[128].

The global importance of maritime transport communications is determined by their objective benefits in comparison with other transport industries and implies a targeted policy for their development and renewal. This makes maritime transport routes an essential component of the state policy of any political system with claims to a worthy place in the world status hierarchy and to effectively develop its socio-political sphere. In addition to the above "local" examples, this is supported by the principles of state policy implemented by countries in the current context for the development of maritime communications.

Thus, the strategic content of the maritime policy is defined by the European Commission (EC) as "ensuring the coordination of the activities of maritime industries

[127] Egorov, V.G., Bukharenkova, O.Y. The world transport system in the geopolitical dimension / V.G. Egorov, O.Y. Bukharenkova. – Text : direct // Observer-Observer. – 2020. – No. 2 (361). – p. 45.
[128] Ibid. p. 46.

based on the organization of management ... at all levels"[129]. Within the framework of the European Union, maritime policy acts as an essential component of state and supranational policy. Its main tools are horizontal planning mechanisms that ensure the development of a joint maritime policy of the member states, which is defined in EU documents as "comprehensive"[130]. The beginning of its formation was defined in 2005, when the "Green Book" was adopted, in which a "comprehensive vision" of the future EU maritime policy was formed[131]. The well-being of the entire EU must be connected with maritime routes and, in general, maritime activities.

The fact that the components of maritime communications are included in the list of the main elements of a comprehensive maritime policy is confirmed by the fact that the main areas highlighted in it are port activities, maritime transport, and shipping. For example, in the 2007 European Commission document on European port policy, ports are defined as the economic centres of the EU. Their main functions are such critical socio-political processes as ensuring the unity of the European Union, the development of its regions, the formation of jobs, etc.[132].

Also, the inclusion of port and, in general, maritime activities in the strategy of transport and socio-economic development as highlighted by their mentions in such, for example, documents as the "White Book"[133]. Its main goal is the formation of a unified

---

[129] Kolesnikova, M.L. The maritime policy of the European Union and its economic aspects / M.L. Kolesnikova. – Text : direct // Modern Europe. – 2017. – No. 4. – p. 78 [in Russian].

[130] Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions from 10.10.2007. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://blackseablueconomy.eu/sites/default/files/an_integrated_maritime_policy_for_the_european_union.pdf (accessed: 01.03.2023).

[131] Green paper from 08.03.2006. – Text : electronic // European Union : [website]. – URL: https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com2006_105_en.pdf (accessed: 01.03.2023).

[132] Communication on a European Ports Policy from 2007. – Text : electronic // European Union law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52007DC0616 (accessed: 01.03.2023).

[133] Strategic Plan for a Single European Transport Zone: towards a competitive and resource–efficient transport system dated March 28, 2011. – Text : electronic // Eurasian Economic Commission : [website]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Транспортна

EU transport network, as well as the improvement of transport infrastructure, including maritime.

One of the important practical results of their development is that the world's largest ports, leading in cargo turnover, today include ports of European countries such as the Netherlands, Belgium, and France. They share leadership positions with China, Japan, and the USA[134]. In addition, European maritime transport and ports are essential links that link the global market and ensure the international competitiveness of the EU and the creation of a European maritime "barrier-free" space[135].

In general, the development of maritime routes is an essential component of the EU maritime transport policy, reflected in its documents and the practical results of its implementation. Similar conclusions can be drawn in relation to other States and regions of the modern world.

One of the recognized maritime powers is the United States. The priority of their maritime policy is the norm reflected in the policy of each of the administrations of American presidents and conditioned by the status of the world's largest economy and its military-political leader. This, in turn, makes sea lines of communications, their freedom and accessibility one of the priorities of American policy, which they are ready to implement including, contrary to international law. So, one of the main principles of the United States is freedom of navigation. The United States implements it not only in accordance with the principles of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea[136], to which the United States has not joined, but also contrary to it. To date, they challenge important assertions for the implementation of rules of maritime routes. In particular,

---

я%20политика/Appendice_4%20(White%20book%20EC_2011_RUS).pdf (accessed 01.03.2023) [in Russian].

[134] Egorov, V.G. Geopolitics of transport: an actual reading / V.G. Egorov. – Text : direct // Observer-Observer. – 2019. – No. 9. – pp. 48, 54 [in Russian].
Polivach, A.P., Gudev, P.A. Sea Powers 2021: indexes of IMEMO RAS (2.0). – Moscow: IMEMO RAS, 2021. – p. 133. – Text : direct [in Russian].

[135] The European Union's maritime transport policy for 2018 from 21.01.2009. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_16 (accessed: 01.03.2023).

[136] United Nations Convention on the Law of the Sea dated December 10, 1982 – Text : electronic // Consortium Code : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (accessed: 01.03.2023).

the United States advocates "opposition to the introduction of a notification or permissive procedure for peaceful passage through the 12-mile territorial sea of a coastal state ...; disagreement with the claims of archipelagic and tidal states to limit archipelagic and transit passages"[137], etc. On the other hand, Russia's position on the NSR is the same as Canada's position[138], and is based on Article 234 of the International Convention on the Law of the Sea, which grants special rights to States to protect the environment in ice-bound conditions[139].

These and many other aspects of American maritime policy indicate that freedom of navigation and the development of American maritime routes are regarded by the US leadership as basic elements of the socio-economic development of the country and ensuring its national security. As foreign researchers J.A. Roach and R.W. Smith observe, the implementation of the principle of freedom of navigation, as well as transit and archipelagic passages, provide such key elements of US security as the ability to transfer troops, their operational presence and response, strategic deterrence[140].

To date, the commitment to the principle of freedom of navigation is being implemented by the United States by not recognising some important international maritime conventions, such as UNCLOS[141], the Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes[142], the Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage[143], etc., as well as initiating its principles,

---

[137] Gudev, P.A. Political and legal aspects of the US maritime policy in the Asia-Pacific region / P.A. Gudev. – Text : direct // South-East Asia: actual problems of development. – 2019. – Vol. 1, No. 1 (42). – pp. 53-54 [in Russian].

[138] Lackenbauer, P.W., Sergunin, A. Canada and Russia's Defence Strategies in the Arctic: A Comparative Analysis. op. cit. pp. 229-320.
Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. Evolution of the conceptual foundations of the US Arctic strategy. op. cit. pp. 229-230.

[139] United Nations Convention on the Law of the Sea dated December 10, 1982. op. cit.

[140] Roach, J.A., Smith, R.W. Excessive Maritime Claims / J.A. Roach, R.W. Smith. – 3rd ed. – Leiden: Martmus Nyhoff Publishers, 2012. – pp. 283-345. – Text : direct.

[141] United Nations Convention on the Law of the Sea of December 10, 1982. op. cit.

[142] Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes dated March 17, 1992 – Text : direct // United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[143] Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage dated 02.11.2001. – Text : direct //

such as, for example, "Initiatives to Combat proliferation of WMD"[144], offering the possibility of searching foreign vessels. In August 2022 , a bill was introduced in the U.S. Senate by two members [145]. This law aims to expand American participation in the Arctic, including investments in infrastructure and the desire to limit Russia's dominance in Arctic shipping[146]. However, US actions have not been commensurate with practical possibilities, such as the limited availability of icebreakers, of which only one is currently operational[147]. Thus, the United States is pursuing an active policy to ensure its maritime routes with various methods, considering them socio-economic and military-political priorities.

However, not only the countries of the Western world pursue a policy of developing maritime routes. China is an equally significant "maritime player" in the contemporary international arena. As we noted above, its maritime strategy and the practice of its implementation often contradict the interests of the United States and several other states (India, Japan). One example is the South China Sea, which is an essential component of Chinese maritime routes since it is through it that China receives more than 80% of its oil and carries out a significant part of its exports[148]. The threat of blocking this route is more dangerous for China than maritime piracy or terrorism. According to American analysts, an option for increasing the Chinese military and

---

United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/underwater_heritage.shtml (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[144] Statement of Interdiction Principles dated 04.09.2003. – Text : electronic // U.S. Department of State : [website]. – URL: https://2009-2017.state.gov/t/isn/c27726.htm (accessed: 01.03.2023).

[145] Sweeping US Senate Bills aims to address key Artic issues. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/a-sweeping-us-senate-bill-aims-to-address-key-arctic-issues/ (accessed: 01.03.2023).

[146] Draft Arctic Commitment Act. – Text : electronic // United States Senator for Alasks Lisa Murkowski : [website]. – URL: https://www.murkowski.senate.gov/imo/media/doc/Arctic%20Committment%20Act.pdf (accessed: 01.03.2023).

[147] Rourke, R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress. / R. Rourke. – Text : electronic // Congressional Research Service : [website]. – URL: https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf (accessed: 01.03.2023).

[148] Guancun, L. The strategy of "Strings of pearls" in the context of the maritime policy of the People's Republic of China / L. Guancun. – Text : direct // // Bulletin of Moscow. un-ta. Ser. 25. International relations and world politics. – 2011. – No. 4. pp. 169-170 [in Russian].

economic presence is the 'String of Pearls' strategy[149]. It is important that its implementation involves the creation of Chinese ports at nodal points of transit to the PRC of strategically essential resources. This demonstrates the awareness of the Chinese leadership of the dominant importance of sea lines of communication and readiness for their active development and promotion.

In general, the maritime policy of the People's Republic of China is based on such documents as the 'China's Agenda on Seas and Oceans for the XXI Century (1996)' [150], approved in 1996 and the 'White Paper on the Development of Maritime Economy in China (1998)'[151], as well as more recent ones, such as the 'One Belt, One Road' project, a critical component of which is the development of the Maritime Silk Road[152]. They include goals reflecting China's maritime policy implementation as an essential and integral component of its economic and global political development.

At the same time, China is far from being the only influential 'maritime player' in Asia. As noted by Russian researchers A.V. Polutov, A.P. Polivach, and P.A. Gudev, of the 40 largest ports in the world, 22 were in the region uniting China, Taiwan, Hong Kong, the Republic of Korea and Japan, whose seas "at the end of the XX – beginning of the XXI centuries. ... formed a powerful hub of maritime trade and shipping"[153]. Its significance was expressed in the indicators for 2010, which amounted to about $ 1.5 trillion for both domestic trade turnover and that with the United States. Moreover, in terms of cargo turnover of these ports (5.75 billion tons), shipbuilding and merchant

---

[149] Kaneda, H. The Rise of Chinese "Sea Power" / H. Kaneda. – Text : electronic // Project Syndicate : [website]. – URL: https://www.project-syndicate.org/commentary/the-rise-of-chinese--sea-power (accessed: 01.03.2023).

[150] China Ocean Agenda 21. – Beijing: China Ocean Press, 1996. – 193 p. – Text : direct.

[151] Development of the Marine Economy in China (White Book). – Text : electronic / Russian.China.org.cn : [website]. – URL: http://russian.china.org.cn/government/archive/baipishu/txt/2002-06/10/content_2032960.htm (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[152] The Maritime Silk Road as part of China's Development Strategy. – Text : electronic // InVoen : [website]. – URL: https://invoen.ru/analitika/morskoj-shelkovyj-put-strategi-razvitiya-kitaya/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[153] Polutov, A.V. Maritime policy and strategy of Japan / A.V. Polutov. – Text : direct // At the map of the Pacific Ocean. – 2013. – No. 32 (230). – p. 16.

fleet[154], and this continues till present times, demonstrating the paramount importance of maritime routes for the states of this region[155].

The strategy for the development of maritime communications of another non-Western state, the Republic of Türkiye, is of great geopolitical importance. Its significance is historically due to both the geographical location of Türkiye and the large number of its ports connecting them by land communications. Moreover, the sea straits (the Dardanelles and the Bosphorus) are of great importance, as well as the Marmara Sea connecting them. These straits are currently part of the Turkish territory and represent a transport communication that connects the Aegean (and hence the Mediterranean) and the Black Sea. To date, these straits are of great military, political and economic importance since only through them can warships enter the Black Sea and, on the contrary, Black Sea merchant ships, including those with Russian oil and petroleum products, pass into the Mediterranean Sea.

The powers of the Republic of Türkiye with respect to navigation through the Straits have historically been regulated by the Montreux Convention (1936)[156], which ensures the free passage of ships in peacetime and makes it possible to restrict during the war (in which Türkiye itself should be involved). Later, the Turkish leadership supplemented the Convention with the Rules of Navigation in the Straits[157], which expanded Türkiye's powers to control them, which became one of the important strategic components of its maritime policy.

The Istanbul project is one of the last and most important areas of development of Turkish maritime routes. It consists of constructing a shipping channel parallel to the Bosphorus Strait. According to the Turkish authorities, it will diversify the movement

---

[154] Polutov, A.V. Maritime policy and strategy of Japan. op. cit. p. 16.
[155] Polivach, A.P., Gudev, P.A. Sea Powers 2021: indexes of IMEMO RAS (2.0). op. cit. pp. 119-124.
[156] Convention on the Regime of Straits dated July 20, 1936 – Text : electronic // Consortium Code : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901884247 (accessed: 01.03.2023).
[157] Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, entered into force on 1 July 1994. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf (accessed: 01.03.2023).

of ships through the Bosphorus, whose downtime during its passage can now reach a month, which, in turn, implies high costs. It is evident that for Türkiye itself and for many international actors, this channel will become an important and economically profitable transport route. At the same time, analysts raise the question of the ambiguous military-political consequences that canal construction will bring since the norms of the Montreux Convention will not limit it. However, the Istanbul Canal is planned to be narrower and less deep than the Bosphorus. Moreover, it will continue to be preceded by the Dardanelles Strait and the Sea of Marmara on the way from the Mediterranean Sea. Therefore, the threat of penetration of military vessels of non-Black Sea states into the Black Sea appears to be potentially unfounded[158].

In any case, the development of this maritime route is of global importance. It is one of the significant focus areas of Türkiye's maritime policy (military-political and economic).

This could be further progressed. Its general result could be the understanding that the development of maritime routes is an essential component of the state policy of many countries of the contemporary world. In addition to the 'geographical' features of states (island status, for example), sea lines of communication are important for all global entities claiming high economic positions in the global market. In addition, no country claiming the status of a world power can neglect this component of its strategic military-political plans. In this context, the last important issue to be considered under this paragraph is Russia's policy regarding the development of maritime transport routes.

The fact that the Russian Federation is focused on each of these areas of state development: international political and socio-economic. These are indicated in the

---

[158] Zakvasin, A., Komarova, E. "Aspires to become a maritime hub": how Türkiye plans to build a canal bypassing the Bosphorus. / A. Zakvasin, E. Komarov. – Text : electronic // – URL: https://russian.rt.com/world/article/850438-erdogan-kanal-stambul-montryo (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
Kuznetsov, V. Türkiye is laying a new shipping channel to the Black Sea, NATO remains with its nose. / V. Kuznetsov. – Text : electronic – URL: https://ukraina.ru/exclusive/20190523/1023663284.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

strategic documents and development concepts adopted by it. For example, among the foreign policy goals outlined in the 'Concept of Foreign Policy of the Russian Federation' in 2016:

- "creating favorable external conditions for sustainable growth and increasing the competitiveness of the Russian economy, its technological progress, improving the level and quality of life of the population"[159];

- "strengthening the position of the Russian Federation as one of the influential powers of the contemporary world order"[160],etc.

The goals for the country's economic development are reflected in the 'Strategy of Economic Security of Russia for the period up to 2030'[161]. It is also significant that the only element of transport infrastructure specified in this document, the development of which is designated as one of the tasks whose solution ensures a balance of spatial and regional development of Russia and serves to strengthen its single economic space, is the NSR[162]. It should be noted that the modernisation of two railway lines is a component of the same task, which does not detract from the significance of the sea route as an element of the development of the Russian state.

It is also important that maritime transport routes are repeatedly mentioned in another significant document of the Russian Federation, its Spatial Development Strategy, which outlines priorities until 2025[163]. Thus, the entrances to major Russian

---

[159] Decree of the President of the Russian Federation dated 30.11.2016 No. 640 "The concept of the foreign policy of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/4145 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[160] Ibid.

[161] Decree of the President of the Russian Federation dated 13.05.2017 No. 208 "The strategy of economic security of the Russian Federation for the period up to 2030". – Text : electronic // Government of Russia : [website].– URL: http://static.government.ru/media/acts/files/0001201705150001.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[162] Ibid.

[163] Order of the Government of the Russian Federation dated 13.02.2019 No. 207-r "Spatial Development strategy of the Russian Federation for the period up to 2025". – Text : electronic // Government of Russia: [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

seaports are included in the list of infrastructure that has federal significance and limit the capacity of exisiting international transport corridors. The same list includes mention of limitations that prevent the increasing importance of the NSR as an international transport corridor[164]. Thus, it is this sea route that is designated in the list of priorities for the development of the country.

Moreover, the development of areas with limited capacity on the approaches to the main seaports, the increase in the capacity of these ports, the work on the NSR and the growth of its cargo flow, the increase in economic connectivity of the regions of the Russian Federation are defined in this Strategy as elements of the main directions of the spatial development of Russia. In particular, they should contribute to the "elimination of infrastructure limitations and increase the availability and quality of the infrastructure"[165].

In addition to the general mention, the NSR is repeatedly indicated in a separate part of the Strategy. We will consider its content in the second chapter of our work. Moreover, to summarise, we indicate here that sea lines of communication, in particular seaports, their accessibility, sea transport and other elements of the maritime transport infrastructure, obviously occupy an important place in the strategic documents of the Russian Federation that determine the priorities of its foreign policy and socio-economic development. This thesis also confirms the frequent mention of transport routes, particularly the NSR, in Russian documents designating elements for the strategic development of Russia. These are not just sectoral and are specifically focused on the development of maritime transport strategies. This also determines their priority place in the state policy of Russia.

The relevant sectoral documents defining the directions of development of Russia's transport policy also confirm this. One of the leading documents mentioned in the first paragraph of the work is the "Transport Strategy of the Russian Federation for

---

[164] Order of the Government of the Russian Federation dated 13.02.2019 No. 207-r "Spatial Development strategy of the Russian Federation for the period up to 2025". op. cit.
[165] Ibid.

the period up to 2030" [166]. For all its volume, the mention of the components of the maritime transport infrastructure in it is also substantial. Thus, statistical indicators of maritime transport are an obligatory component of the Strategy that determines its relevance (in 2008 when it was approved) for the state of the transport infrastructure of Russia.

In addition to objective quantitative indicators characterising the state of the maritime transport infrastructure, maritime transport is mentioned in each of the options proposed in the Strategy for the development of the Russian transport system. For example, in its 'inertial' version, as in the Spatial Development Strategy of the Russian Federation, the importance of developing approaches to seaports and the ports themselves is indicated. In the 'energy and raw materials' variant of development, the emphasis is on the specialization of seaports and the creation of 'layered' formats. This requires not only the development of access roads to ports but also port areas where cargo processing will be carried out. The innovative option is more focused on the development of maritime routes than the previous two. It also mentions regional projects, such as tourist and recreational zones in different regions bordering the seas of the Russian Federation, as well as the importance of the development of the NSR as an essential corridor for commercial transportation. In addition, this option indicates the need to improve the quality of maritime transport and increase the export of transport services to Russia, including an increase in the share of the Russian fleet in the world fleet[167].

Thus, when implementing any of the options for the development of the Russian transport system (inertial, energy-raw materials, innovative), sea transport should also develop and form a significant segment.

It is also vital that maritime transport and its infrastructure are one of the components of the development goals of the Russian transport system outlined in the same strategy. In particular, the first of them, devoted to the formation of a single space

---

[166] Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 dated 22.11.2008. op. cit.
[167] Ibid.

of the Russian Federation, indicates the importance of reconstruction and construction of the infrastructure of seaports. And the second, is related to the implementation of "accessibility, volume and competitiveness of transport services"[168], refers to the need to ensure that seaports reduce cargo handling time to a world-class level.

In addition to these points, maritime transport is mentioned in the category of results expected from the implementation of the strategy, in the regional aspects of the country's transport development, etc. As in other documents, a place in the transport strategy is given to the NSR, mentioned in the framework of the federal and regional transport system, as well as the international development of the Russian state.

The content of these mentions will also be discussed in the next chapter. Moreover, here we note that such an important industry document as the Transport Strategy of the Russian Federation indicates the importance of the development of maritime transport communications in the state policy of the Russian Federation. It is also crucial that the elements of the maritime transport system are considered not only in the context of their internal development but also on the scale of the international status of the Russian Federation: its security, economy, as well as participation in international organisations and ensuring the country's compliance with international standards, which are implemented, among other things, based on the formation of maritime transport infrastructure.

These themes are also reflected in the 'maritime' documents of the Russian Federation regulating the functioning of specific sectors of this sphere. Thus, the 'Strategy for the Development of the Russian Seaport Infrastructure until 2030'[169] designates a unique role in the economy and policy of the Russian Federation for seaports. In particular, it states that "port activity is a strategic aspect of the development of the state's economy and one of the key links in the functioning of the

[168] Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 dated 22.11.2008. op. cit.
[169] Strategy for the development of the Russian sea port infrastructure until 2030; approved by the Maritime Board under the Government of the Russian Federation on 28.09.2012. – Text: electronic // Laws, codes and regulatory legal acts of the Russian Federation : [website]. – URL: https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

transport system ...”[170].

In the document ‘Fundamentals of the state policy of the Russian Federation for naval activities for the period up to 2030’[171], naval activity is defined as an integral component of the “military activity of the State carried out in the oceans”[172], which “belongs to the category of the highest state priorities”[173]. Such an important direction of state policy is impossible without the effective functioning of the maritime transport infrastructure and strategic planning for maritime transport. The naval doctrine, published in July 2022, emphasizes the importance of the Arctic and the development of the NSR as part of the state's maritime policy[174].

Having reviewed some strategic documents of the Russian Federation, the author is convinced that, as well as in the politics of other states of the modern world, Russia’s maritime transport communications are officially established as significant (and sometimes key) components of its state policy, acting as the basis of its socio-economic and international political developments. However, unlike Russia, whose attention is focused on domestic socio-economic development due to its vast, remote Arctic regions with a small population, for most countries in Europe and others, including the United States, this evolution is associated with strengthening their positions and influence in world trade. Countries such as the United States also pay special attention to security aspects in support of a unipolar world order. China uses the development of transport infrastructure within the “One Belt, One Road” concept and related concepts of the Maritime Silk Road as levers of economic power, political prestige and soft power.

---

[170] Strategy for the development of the Russian sea port infrastructure until 2030; approved by the Maritime Board under the Government of the Russian Federation on 28.09.2012. op. cit.

[171] Decree of the President of the Russian Federation dated 20.07.2017 No. 327 “Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the field of naval activities for the period up to 2030”. – Text : electronic // Information and legal portal “Garant” : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42117 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[172] Ibid.

[173] Ibid.

[174] Decree of the President of the Russian Federation dated 31.07.2022 No. 512 “On the approval of the Maritime Doctrine of the Russian Federation”. – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Summing up this paragraph, we note that maritime transport routes historically occupied an important place in the global transport infrastructure. They were directly interrelated with countries' and regions' political and economic development trends, ensuring their place in the world hierarchy. This determines the general importance of the 'maritime strategy' in the policies of many countries, among which Russia is no exception.

The strategic documents of the Russian Federation demonstrate the awareness of the country's leadership, in pursuing a purposeful and consistent policy for the development of maritime transport communications, within the framework of state policy. This includes the presence of some problems in the dynamics of the development of Russian maritime transport, as well as the need to stimulate and maintain positive trends in the maritime transport infrastructure. A special place in each of the documents considered is given to the Northern Sea Route, which makes its further study an essential task to be addressed in the following section and chapters of our work.

1.3 The policy of the USSR for the development of the Northern Sea Route

In the second paragraph of this chapter, it was established that the development of maritime transport routes occupies an important place in the politics of the states of the modern world. In addition to the numerous provisions present in their regulatory and strategic documents, the importance of maritime communications is confirmed by various statistical data. So, at the moment, the share of sea transport in the global cargo turnover is about 60%[175], which is almost four times higher than the next method of

[175] Berdina, Y.M., Torosyan, E.K. Sea transport in the system of international business operations / Y.M. Berdina, E.K. Torosyan. – Text : direct // Modern problems of science and education. – 2015. – Part 1, No. 1. – p. 6 [in Russian].
Review of Maritime Transport 2021. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (accessed: 01.03.2023).

cargo transportation, i.e. railways. Moreover, it is transportation by sea that accounts for up to 90% of the goods transported in the process of international trade[176].

The basis of world trade is a vast network of sea routes. Most sea cargo transportation is carried out on routes located in the waters of the Indian, Atlantic and Pacific Oceans. In the Arctic Ocean, it is customary to distinguish two sea routes: the Northern Sea Route (NSR), which lies in the Exclusive Economic Zone (EEZ) of Russia, and the Northwest Passage (NWP), which runs through the territorial waters of the United States and Canada.

Unlike the formerly named sea routes, the 'northern' ones have relatively sparse traffic. For example, aloing the NSR, it is carried out for an interval of 2-4 months. This does not make the NSR less significant in world politics. On the contrary, researchers note its importance and priority over the NWP, due to the process of global warming and several 'geopolitical reasons'[177] associated with the formation of the Arctic as an important international region in the XX-XXI century. The Russian researcher V.I. Goldin observes in his article that its development "largely depends on communications, the most important of which is the Northern Sea Route"[178].

Within the framework of the Russian Federation, the NSR is the shortest sea route connecting the European part of the country with its Far East and is defined as "the historically established national unified transport communication of Russia in the Arctic"[179]. We also wrote in the previous paragraph about its special role, which can be

---

[176] Fadeev, E.A. Improving the efficiency of container transportation by water transport in international communication "Asia-Europe" : specialty 08.00.05 "Organization of production (transport, technical sciences)" : dissertation for the degree of Candidate of Economic Sciences / Evgeny Alexandrovich Fadeev; Moscow State University of Railways. – Moscow, 2016. – p. 3. – Text: direct [in Russian].
Review of Maritime Transport 2021. op. cit.

[177] Gumelev, V.Y., Elistratov, V., Ragozin, A.N. The Northern Sea Route: characteristics, history of development, development prospects and the need for protection / V.Y. Gumilev, V.V. Elistratov, A.N. Ragozin. – Text : direct // Concept. – 2018. – No. 8. p. 14 [in Russian].

[178] Goldin, V.I. The Northern Sea Route in the Arctic Policy of Russia: Historical experience, modernity and prospects / V.I. Goldin. – Text : direct // Russia XXI. – 2019. – No. 1. p. 33 [in Russian].

[179] Federal Law of the Russian Federation dated 28.07.2012 No. 132 "On Amendments to Some Legislative acts of the Russian Federation regarding the State Regulation of Merchant Shipping along

traced to the main strategic national documents of Russia and, accordingly, about the awareness of the country's leadership of the importance of the NSR in the system of state policy. The regulatory framework for developing the NSR and its contemporary geopolitical and geo-economic significance will be considered in more detail in the next chapter of our work. Furthermore, within the framework of this paragraph, we will attempt to analyse the first component of its definition, namely, 'historical conditionality'. This will allow, on the one hand, to substantiate the claims of the Russian Federation in the use of the NSR as its national transport route, and on the other, will make it possible to determine the aspect of continuity or otherwise of a change of priorities in the implementation of state policy for the development of the NSR by the Soviet and, thereafter the Russian Federation, for the future, as a vital component of state policy.

Starting a retrospective review of the policy on the development of the NSR, we note that its development began much earlier than the Soviet period. Despite the fact that the main state institute associated with the NSR was established only in 1932, the first expeditions on it date back to the XVI century.

One of the first researchers of the NSR is the Russian diplomat D. Gerasimov, who drafted the Northeast Passage, which later became the Northern Sea Route. The fact that its implementation was a component of the policy of the Russian government is confirmed by the fact that Ivan IV appointed an award for passing this way[180].

The Mangazey sea voyages carried out in the XVI-XVII centuries were directly related to economic issues. Thanks to the creation of the Mangazey Passage, which ran through the Barents and Kara Seas from the White Sea, the western part of the modern NSR was, in fact, formed, which became the first sea highway. Mangazeya itself, founded in 1601, became one of the important components of joining the Russian

---

the routes in the waters of the Northern Sea Route" – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[180] Belov, M.I. The history of the discovery and development of the Northern Sea Route. In 4 volumes. Vol. 1. – Moscow: Sea Transport, 1956. p. 44. – Text : direct [in Russian].

centralized state of Siberia[181]. At the beginning of the XVII century, it was precisely for political reasons, such as the need to ensure the security of the northern regions and the non-admission of foreigners (merchants) by sea, that led to the prohibition by Tsar Fyodor Mikhailovich of using this route[182].

This did not mean the cessation of the development of the Arctic waters by the Russians. Historically important in this process, researchers call the campaigns of the Russian Pomors that took place in the XVI-XVII centuries[183][184]. They often visited Novaya Zemlya and the Svalbard archipelago, which became the basis for the advancement of Russian researchers deep into the Arctic.

The expedition of the Russian Pomeranian S.I. Dezhnev, which took place in 1648, also made a significant contribution to the study of the eastern part of the NSR. It passed from the mouth of the river .Kolyma to the mouth of the Andyr River by the Strait, which was later called the Bering Strait. Thus, it was the expedition of S.I. Dezhnev that proved the existence of a passage between America and Asia. Moreover, according to the material of the encyclopedic dictionary of F.A. Brockhaus and I.A. Efron, unlike Bering, who limited himself to sailing in the southern part of the strait, Dezhnev's expedition crossed the passage from north to south, along its entire length[185].

Later in the XVIII-XIX centuries, the Russian authorities and independent explorers continued to research the northern seas. The First and Second Kamchatka expeditions became significant during this period. Based on the results of these expeditions, a map of the northern coast of Eurasia was created, along which the Northern Sea Route lay. One of the founders of the study and development of the NSR

---

[181] National identity and patriotism in the conditions of international crises. op. cit. pp. 11-12.
[182] Belov, M.I. The history of the discovery and development of the Northern Sea Route. op. cit. pp. 107-118.
[183] Ibid.
[184] Goldin, V.I. The Northern Sea Route in the Arctic Policy of Russia: historical experience, modernity and prospects. op. cit. pp. 33-34.
[185] Encyclopedic Dictionary. In 86 volumes. Vol. 10 / F.A. Brockhaus, I.A. Efron. – St. Petersburg: Semenovskaya Typolithography of I.A. Efron, 1893. p. 285. – Text : direct [in Russian].

of this period was M.V. Lomonosov. His efforts resulted in organization of the "Russian high-latitude expeditions"[186].

The followup of V.Y. Chichagov's expedition was organized by M.V. Lomonosov, and the Russian scientists V.I. Solomatin, S.A. Ogorodov, F.A. Romanenko, who were the first researchers to traverse the entire route of the NSR[187]. In 1874-1875, for the first time, the Swedish navigator A. Nordenskiold made a through voyage along the NSR with a stop for the winter, running from west to east[188]. And at the beginning of the twentieth century (in 1914-1915), the same path, from east to west, was carried out by the Russian hydrographic expedition of B.A. Vilnitsky. It is obvious that these expeditions made a significant contribution to the development of the NSR, and to the justification of its significance for Russia and other world powers.

In this context, the political justification formulated by M.V. Lomonosov for Russia's advance to the Far East has become important. In one of his works, he linked the development of northern navigation with "the assertion and growth of Russian power in the East"[189] and wrote that as a result of the organisation of Russian settlements and the fleet, "Russian power will grow in Siberia and the Northern Ocean"[190].

The awareness by the Russian authorities of the strategic importance of the NSR for the country was one of the reasons for the foundation in 1915 of the Murmansk port, which is today the western point of the Northern Sea Route. His testimony became a necessary measure implemented during the First World War, since all other ports in the Baltic and Black Seas were "locked up" by the opponents of the Russian Empire.

---

[186] Ogorodov, S.A., Solomatin, V.I., Romanenko, F.A. M.V. Lomonosov and the development of the Northern Sea Route / S.A. Ogorodov, V.I. Solomatin, F.A. Romanenko. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. Ser. 5. Geography. – 2011. – No. 5. p. 15 [in Russian].
[187] Ibid. p. 16.
[188] Problems of the Northern Sea Route / ed. by A.G. Granberg, V.I. Peresypkin. – Moscow: Nauka, 2006. – p. 11. – Text: direct [in Russian].
[189] Lomonosov, M.V. A brief description of various voyages in the Northern seas and an indication of a possible passage by the Siberian Ocean to East India / M.V. Lomonosov. – Moscow: USSR Academy of Sciences, 1952. p. 498. – Text: direct [in Russian].
[190] Ibid. p. 498.

Further history has confirmed this strategic importance of Murmansk. During the Second World War , fierce battles were fought for it and only in October 1944 . by the efforts of the Soviet troops, the German-Fascist troops were repulsed and the threat was eliminated[191].

However, not only in wartime, but also in peacetime, the Soviet government, following the Tsarist one, paid great attention to the development and consolidation of the Arctic territories, as well as the development of the Northern Sea Route. Back in 1916, the Ministry of Foreign Affairs published a "Note on the ownership of Russia of all open lands and islands "located north of the Asian coast of the Russian Empire"[192]. It was the first documented attempt to consolidate the Arctic territories within the framework of Russian sovereignty.

Further, in 1917, having come to power, the Bolsheviks drew conclusions from the events of the First World War in particular and the imperial past in general, and began to pay considerable attention to the development of the Arctic and the Northern Sea Route. Moreover, according to the Russian scholar A.I. Timoshenko, it was the Soviet period that became the most productive in the process of state policy on the development of the NSR and the development of the Arctic. According to the researcher: "From the very first days of its existence, the Soviet government recognized the Arctic as an area of its strategic and geopolitical interests"[193]. The state mobilization and economic resources of the USSR made it possible to implement a program for the development of such a complex and large-scale region as the Arctic and to use scientific and technical developments and achievements in this process.

---

[191] Gumelev, V.Yu., Elistratov, V.V., Ragozin, A.N. The Arctic as an object of geopolitics / V.Yu. Gumilev, V.V. Elistratov, A.N. Ragozin. – Text : direct // Concept. – 2018. – No. 11. – pp. 8-9 [in Russian].

[192] Organizational mechanisms for the implementation of Russia's policy in the Arctic in the XXI century / K.S. Zaikov [et al.]. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 39. – p. 79 [in Russian].

[193] Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. pp. 8-10.

Accordingly, the importance of the development of the northern direction of Soviet policy in general and the NSR in particular found expression in international treaties concluded by the Soviet leadership and state regulatory documents. So, back in 1920, a number of states (including the Soviet leadership, which joined the Svalbard Treaty in 1935) concluded the Treaty of Paris, according to which the Svalbard archipelago was defined as a territory under the sovereignty of Norway. At the same time, it was assumed that other countries could participate in the development of its resources.

Following this, in 1921, the Decree "On the protection of fish and animal lands in the Arctic Ocean and the White Sea" was published[194]. It defined the right of only "Russian citizens" to conduct fishing and animal fishing in certain northern territories and water areas[195].

In 1925, the USSR adopted decision No. 331-12 on declaring the northern straits (such as the Kara Gate, Matochkin Ball, Laptev, Sannikov and a number of others) as territorial and historical waters of the USSR[196]. In addition, in 1926, the Soviet leadership issued a Decree "On declaring lands and islands located in the Arctic Ocean as the territory of the USSR"[197]. According to it, the territory of the USSR included all lands and islands that were not part of other states and located in the Arctic Ocean, between the meridians $32^0$4'5''E and $168^0$49'30'' W.[198]. It is important to note here that Canada had already made a claim to a part of the Arctic based upon the sector principle in 1925.

---

[194] Decree of the Council of People's Commissars dated 21.05.1921 No. 259 "Protection of fish and animal lands in the Arctic Ocean and the White Sea". – Text : electronic // Historical materials : [website]. – URL: https://istmat.org/node/46233 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[195] Ibid.
[196] Zaikov, K.S. Organizational mechanisms for the implementation of Russia's policy in the Arctic in the XXI century. op. cit. p. 79.
[197] Resolution of the Presidium of the Central Executive Committee of the Soviet SSR dated 15.04.1926 "On declaring lands and islands located in the Arctic Ocean as the territory of the USSR". - Text : electronic // Electronic Fund of legal and regulatory and technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901761796 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[198] Ibid.

All this can serve as a confirmation of the place that the Soviet leadership assigned to the northern direction of its policy, which was reflected in the list of its first normative legal acts. One of its first practical manifestations was the interest of the Soviet government in conducting Kara expeditions, which could ensure the export of various goods from Siberia. However, military actions became an obstacle to their implementation. Work on their organization was resumed in 1920. The main role in this was played by the Committee of the Northern Sea Route, whose main function was the organization of trade, preparation and export of export goods, industrial construction. As a result of his activities, the infrastructure of the NSR expanded, a port was built in Igarka[199], on the Ob , etc.

Another important structure for the development of the NSR was created on the basis of the decree signed in 1921 by V. Ulyanov (Lenin) "floating research Institute ..."[200]. Its goal was declared a systematic and comprehensive study of the seas of the Arctic Ocean, their coasts and islands[201]. It is also important that the decree prescribed the institute to supply food as well as administrative institutions[202]. This obviously reflected the significance of the study of the NSR in the emerging Soviet politics.

Over the next five years, the Institute has explored large areas of the Arctic. The Perseus research vessel was used for this purpose. Research stations were located throughout the studied area and oceanographic surveys were carried out, which significantly expanded knowledge about this area and served to form the science of the Arctic. Also during the 1920s, the hydrographic expedition resumed its work.

---

[199] Zamiatina, N.Y. Igarka as a Frontier: Lessons from the Pioneer of the Northern Sea Route / N.Y. Zamiatina. – Text : direct // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. – 2020. – No. 13 (5). p. 784.

[200] Decree of the Council of People's Commissars; adopted by the Small Council dated 10.03.1921 "The establishment of a Floating Marine Scientific Institute for the study of the Arctic Ocean with its seas, estuaries, islands and adjacent coasts of Europe and Asia". – Text : electronic // Electronic library of historical documents : [website]. – URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/17645-10-marta-dekret-snk-ob-uchrezhdenii-plavuchego-morskogo-nauchnogo-instituta-dlya-izucheniya-severnogo-ledovitogo-okeana-s-ego-moryami-ustyami-rek-ostro-vami-i-prilegayuschimi-k-nemu-poberezhyami-evropy-i-azii#mode/inspect/page/1/zoom/4 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[201] Bulatov, V.N. CPSU – Organizer of the development of the Arctic and the Northern Sea Route (1917-1980). op. cit. p. 13

[202] Ibid.

Hydrographers compiled “lots of the Yenisei Bay and the Gulf of Ob, as well as the Kara Sea and the waters adjacent to Novaya Zemlya”[203].

In addition to the research component, an important element of the development of the NSR was the use of new equipment and technologies. One of them was the use of aircraft and icebreakers to facilitate the passage of cargo ships through the northern seas[204]. The effectiveness of this technique was highly appreciated world-wide and made it possible to increase the cargo turnover passing through the NSR. The Kara expeditions used these techniques, which demonstrated the economic profitability of the sea route they used[205]. The number of vessels used by them increased 5-6 times, and the cargo transported 9 times. In addition, the navigation period in the ports of Novy and Igarka increased from 16 to 54 days[206].

The number of ships and cargo transported by Kamchatka expeditions in 1921 and 1934 can be seen in **Figure 1.3**.

---

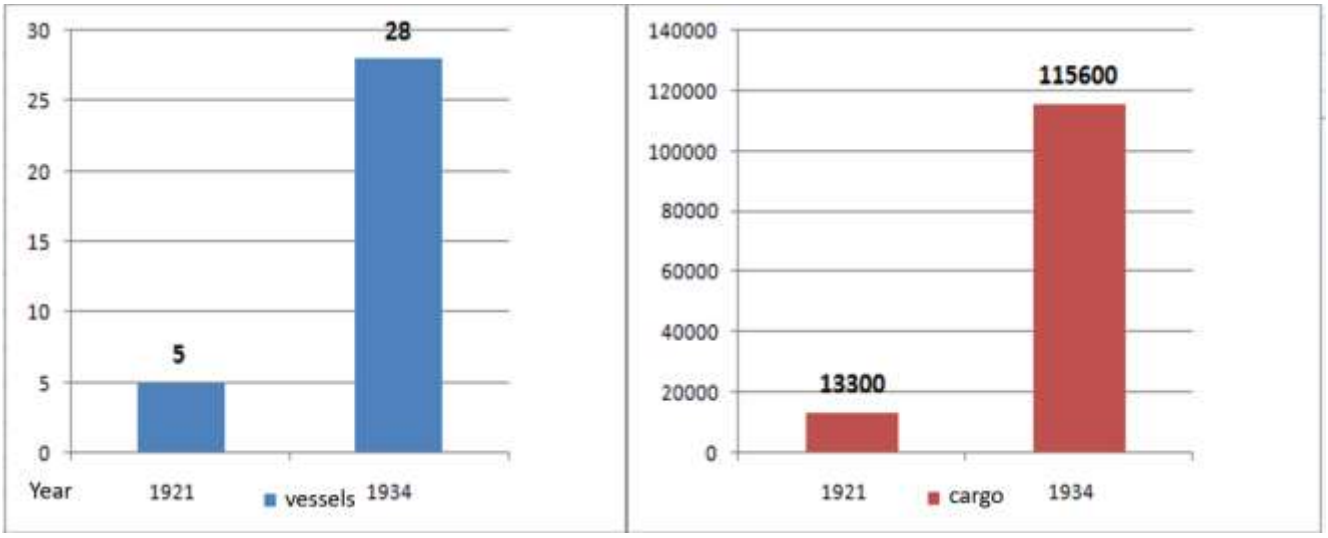
[203] Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. p. 10.

[204] Wiese, V. Seas of the Russian Arctic. In 2 volumes. Vol. 2. – Moscow: Paulsen, 2016. pp. 120-123 – Text : direct [in Russian].

[205] Zubkov, K.I. Development of the Russian Arctic: Soviet experience in the context of modern strategies (based on the materials of the Far North of the Urals and Western Siberia) / K.I. Zubkov V.P. Karpov. – Moscow: Rosspen, 2019. pp. 7-8. – Text : direct [in Russian].

[206] Siberian Soviet Encyclopedia. In 4 volumes. Vol. 4 / under the general editorship of M.K. Azadovsky [et al.]. – Novosibirsk: West Siberian branch of OGIZ, 1931. p. 811. – Text : direct [in Russian].

Figure 1.3 – The number of ships and cargo transported by Kamchatka expeditions in 1921 and 1934[207]



As a result, the NSR became the maritime transport link of the USSR, which demonstrated its high economic efficiency, which, as in the modern period, was due to relatively low costs, combined with long distances and a large volume of transported goods. This led to the development of economic activity in the northern regions based on the export of timber, timber, and Kurei graphite. In addition, the supply of goods from Western Siberia and Yakutia was organised through the NSR. In 1925, he took the first place in the Union according to this criterion. At the same time, the eastern direction of transportation along the Northern Sea Route was not so dynamic, which was due to both the worst natural conditions and the weak development of the economy, which was limited to fishing companies.

Thus, during the 1920s, the policy of the Soviet leadership was aimed at stimulating research within the framework of the NSR, as well as the formation of transport infrastructure and trade links there. According to researchers, all this made the NSR safer and more efficient and served to improve navigation in the Arctic Ocean[208].

---

[207] Based upon Timoshenko A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. p. 11.

[208] Arikainen, A.I. Transport artery of the Soviet Arctic / A.I. Arikainen; ed. by E.I. Tolstikov. – Moscow: Nauka, 1984. pp. 69-70. – Text : direct [in Russian].

One of the consequences of this was the possibility of organising an expedition along the NSR, headed by O.Y. Schmidt in 1932. During the course of the expedition, for the first time the entire NSR was crossed in one navigation season.

As a result, in 1932, the Main Directorate of the Northern Sea Route (Glavsevmorput) was created. His goal was to "finally lay the Northern Sea Route from the White Sea to the Bering Strait, equip this route, keep it in good condition and ensure navigation along this route"[209]. The assets of the NSR Committee were transferred to him. Moreover, it united all the organizations that had been working in the Arctic territories up to that moment, including the above-mentioned floating Arctic Institute.

From that moment on, the policy for the development of the NSR was carried out within the framework of the relevant department of the state bodies of the USSR, and the NSR itself was turned into a permanent sea route, which occupied an important role in the policy of the authorities. Within its framework, an icebreaking fleet was created, a port infrastructure was formed, qualified personnel were trained and large volumes of cargo were transported, aimed not only at trade, but also at helping residents of the northern regions. Correspondingly tasks were set before the economic cooperatives created by the management of the NSR[210].

So, in 1935, the first transportation of goods of the economy was carried out from Leningrad to Vladivostok. From that period, in the summer, the NSR began to be used as an internal maritime link, primarily within the framework of the "Northern Delivery", which consisted in providing the population of the Far North of the USSR (and now the Russian Federation) with necessary supplies (food, medicines, fuel, etc.).

In addition to economic goals, Glavsevmorput continued to solve scientific and research tasks necessary for navigation on the NSR. Since 1936, it began to conduct "ice patrols" – the organization of expeditions on small vessels that examined the extent of the ice. Without their work, as well as, which became regular, aerial reconnaissance,

---

[209] Chronicle of the North. In 11 volumes. Vol. 7 / ed. by S.V. Slavin. – Moscow: Mysl, 1975. p. 9. – Text : direct [in Russian].
[210] Ibid. pp. 10–11.

the planning of sea traffic along the NSR could not be carried out. This was carried out by the scientific and operational centers of the Glavsevmorput. Another important area of work was the compilation of "ice forecasts", on the accuracy of which the safety of ship traffic on the NSR depended.

The fact that the NSR was used by the Soviet leadership as not only an economic, but also a strategic resource in the same period of the 1930s was confirmed by another example of passage navigation. It was carried out in 1934 under the command of N. M. Nikolaev and became the first through passage of the NSR from east to west (from Vladivostok to Murmansk). The Department also organised many other expeditions important for the development of the NSR. During one of them, a system was organized for the regular delivery of goods to the northern part of Yakutia. The connection of the important river port of Osetrovo and the NSR through the port of Tiksi was also established. Later, a railway was built to Osetrovo[211]. Thus, the NSR was increasingly included in the state transport infrastructure and the efficiency of its use increased.

One of the important state documents on the organization of the activities of the Glavsevmorput was the resolution "On measures for the development of the Northern Sea Route and the Northern economy"[212], approved in 1934. It was compiled taking into account both the positive and negative experience of the steamer Chelyuskin, which crossed the NSR, but sank off the coast of Chukotka. The main reason for this was the lack of icebreaking escort for the steamer. In accordance with the decree of 1934, the construction of four icebreakers was envisaged, as well as a wide transport infrastructure: seaports, airports, polar stations, etc. The powers of the Gavsevmorput were also significantly expanded, including geographically. Also, the dynamics of its

[211] Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. p. 10.
[212] Decisions of the Party and the government on economic issues: collection of documents in 16 vol. Vol. 2. – Moscow: Politizdat, 1967. pp. 481-486. – Text : direct [in Russian].

development was reflected in its financing by the Soviet state. So, if in 1933 it was 18 million rubles, then in 1937 it was 400 million rubles.[213]

In accordance with the directions of development of the NSR formed by the Soviet leadership, a third of the capital investments, which amounted to just under 500 million rubles in five years (1933-1937), were spent on the construction of an icebreaking fleet and another fifth on the creation of polar aviation. In addition to the business and, in general, economic development of the NSR, this served as the basis for the formation of the aforementioned strategic orientation of the northern Soviet policy.

Thus, it was in the Arctic in the 1930s that the military-strategic program began to be developed, which assumed the creation of the Northern Sea Fleet. In accordance with it, in 1936 the Politburo adopted the "Program of large-scale naval shipbuilding"[214]. Until 1942, the Northern Fleet was to be replenished with "two battleships ..., one heavy and four light cruisers, three leaders, sixteen destroyers, four large submarines, twelve patrol boats and nine high-speed minesweepers"[215].

However, the construction did not take place as quickly as planned. In 1933, some of naval ships were transferred from the Baltic to the White Sea. In the future, there were also replenished by them, as well as by converted fishing and transport vessels. Their base was Murmansk port. By 1941 this was supplemented by ports in Arkhangelsk, modern Severomorsk, etc. According to the opinions of Soviet authors I.A. Kozlov and V.S. Shlomin despite this expansion of bases, not all newly built ships were able to form part of the Northern Fleet[216].

In 1939-1940, this fleet showed its combat capability in the Russian-Finnish war, demonstrating the capability of the ocean-going fleet to provide coastal defense. It was

---

[213] Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. p. 10.
[214] Zhukov, Y.N. Stalin: The Arctic Shield / Y.N. Zhukov. – Moscow: Vagrius, 2008. pp. 320-231. – Text : direct [in Russian].
[215] Ibid, p. 352.
[216] Kozlov, I.A. The Red Banner Northern Fleet / I.A. Kozlov, V.S. Shlomin. – Moscow: Voenizdat, 1983. pp. 84-85. – Text : direct [in Russian].

also of great importance during the Second World War, during which it provided defense of the northern territories[217].

The war period showed the effectiveness and strategic importance of the NSR, which became even more obvious than during peacetime. The military forces of the northern region ensured constant and even increased movement along the Northern Sea Route. Thanks to transportation provided by it, the population of the Arctic, received all the necessary cargo as well as industrial production and research activities continued. This led to the continuation of the policy on the development of the NSR in the post-war period. Its development found its expression in the conduct of scientific research and expeditions, which were carried out by new institutes created in the post-war period.

Another important stimulus for the development of the NSR in the post-war period was the 'Cold War', which aggravated the international situation. In the northern region, this found expression in the intensification of its development by other world powers: the USA and its allies opposing the USSR. The war period demonstrated the global importance of the Arctic and the NSR, as well as the ability of the Soviet state to use the resources of this region, including its transport links. This gave impetus to the active construction by the United States of air and naval bases in the northern region. In the post-war period, construction was not reduced and other countries of the North Atlantic Alliance (NATO) were connected to it, placing their bases along the entire perimeter of the northern border of the USSR.

In addition to the assertion of the geopolitical significance of the NSR, the socio-economic development of the North in the 1950s and 60s became an important incentive for the Soviet leadership, and this included the development of its transport communications. Thus, sea transportation in 1951-1955 increased almost 10 times compared to the 1930s, and the cargo turnover of the ports of the NSR increased 16 times compared to the above period. Also, since the mid-1950s, diesel-electric ships

---

[217] Zhukov, Y.N. Stalin: The Arctic Shield. op. cit. pp. 320-321.

made transits across the NSR, including two-way transits (from west to east and back). Some of them were rapid, taking 9-11 days in one direction[218]. This became possible due to the need for active industrial development of the industrial areas and its provision with especially adapted 'northern' equipment, the creation of which was part of the Soviet northern policy.

One of the important problems of traffic on the NSR was its seasonality, it was restricted to the summer months. As V.S. Selin and A.V. Istomin wrote, in the 1970s one of the main directions of the development of the NSR was the extension of the the NSR navigation period. As a result, suitable naviagable sections of the NSR were created, primarily in its western part, which due to icebreaker escorts resulted in the navigation period becoming year-round[219]. The 1977 was also significant, as in this year the Soviet icebreaker "Arctic" for the first time carried out a research expedition to the North Pole, which proved the possibility of its achievement by a surface ship and the further development of the Soviet fleet.

The fact that in the 1970s and 80s the development of the NSR and the icebreaking fleet directly connected with it, retained not only scientific and strategic, but also economic and practical significance is confirmed by the expedition conducted in 1980 under the leadership of A.G. Aganbegyan. It had purely economic goals and its extent was more than 18 thousand km, including the NSR[220]. As a result, a modification to policy for the development of the Soviet North was proposed, instead of 'local' to a complex one. Special attention was paid to the issue of transport support of the Far North, which was related to solving the problem of year-round navigation along the NSR.

---

[218] Selin, V.S. Economics of the Northern Sea Route: historical trends, current state, prospects: monograph / V.S. Selin, A.V. Istomin. – Apatity: Institute of Economic Problems named after G.P. Luzin of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, 2003. p. 11. – Text : direct [in Russian].

[219] Selin, V.S. Economics of the Northern Sea Route: historical trends, current state, prospects. op. cit. p. 12.

[220] Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. p. 30

The proposed comprehensive approach to the development of the Soviet Arctic was not implemented. In the 1980s, the dominant issues were still the growth of production indices and exports of raw materials. In addition, the NSR was used to provide the population of the northern regions with necessary food. At the same time, the indicators of cargo turnover along the Northern Sea Route were ten times higher than in the initial period of its development by the Soviet state. This obviously testifies to the effectiveness of the NSR development policy carried out by the USSR.

As shown in **Figures 1.4 and 1.5** cargo turnover increased in each of the periods. With an obvious difference in volumes, its decline in each of the time intervals, which are essentially the initial and final Soviet period of the development of the NSR, was due to global political processes. In the first stage – the Second World War, in the second – “perestroika” and the collapse of the USSR. Obviously, the collapse of the Soviet state could not but affect the processes of using and developing the NSR as the main northern transport link of the state, since in any case it required planning and significant public investments. How this affected the objective indicators of the NSR (such as cargo transportation on it), we will consider in the following chapters. And now let's summarize this brief review of the Soviet policy of the development of the Northern Sea Route.

Figure 1.4 – Cargo turnover on the NSR in thousands of tonnes for the period 1933-1944[221]

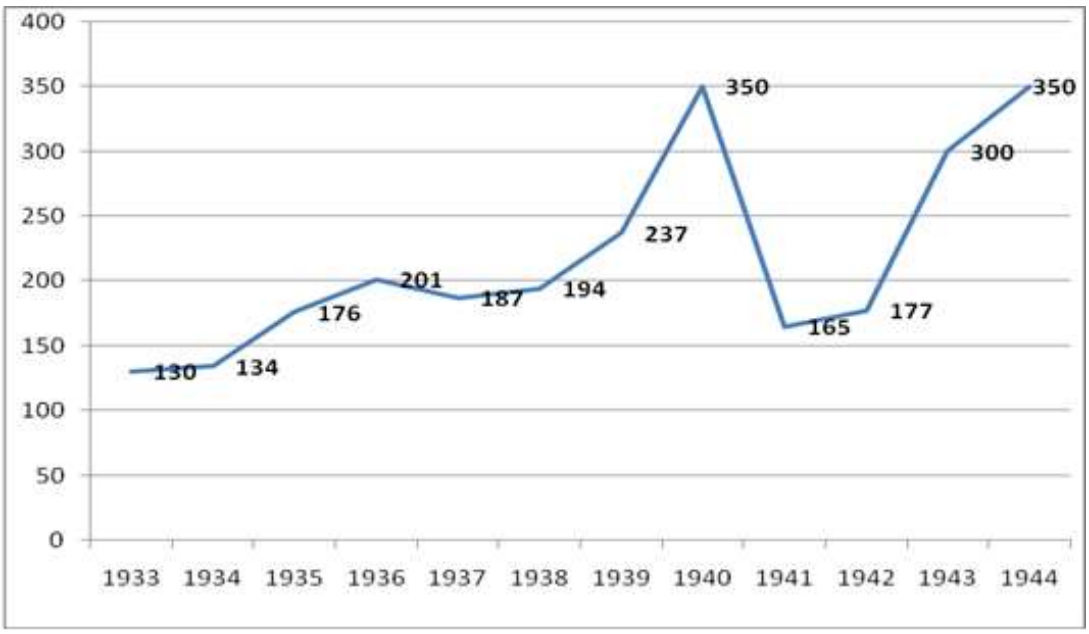
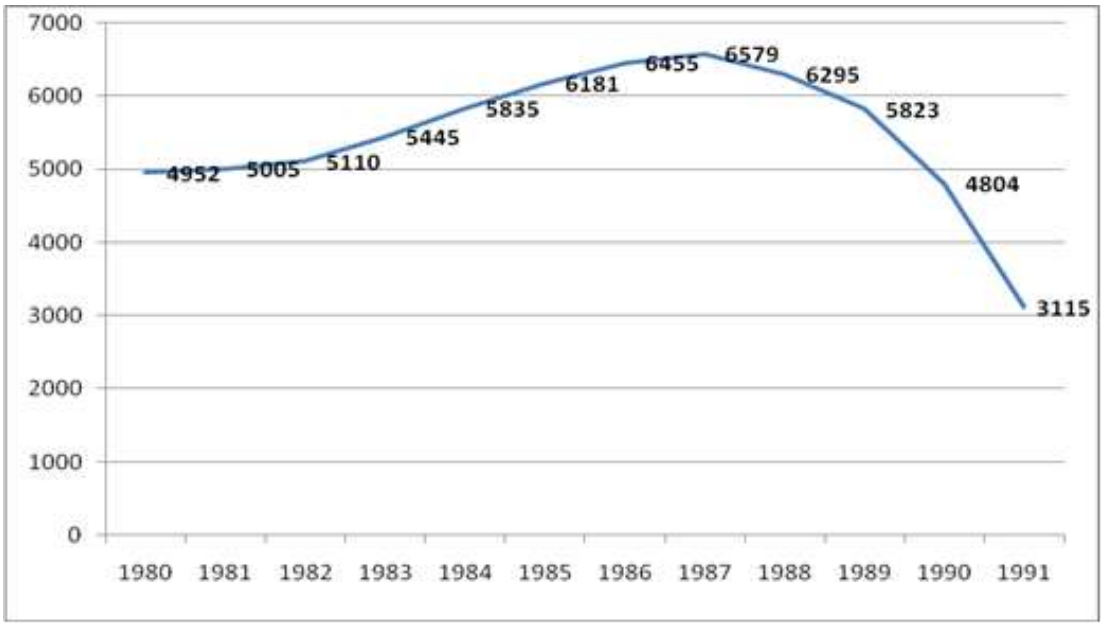


Figure 1.5 – Cargo turnover on the NSR in thousand tons, for the period 1980-1991[222]



[221] Organizational mechanisms for the implementation of Russia's policy in the Arctic in the XXI century. op. cit. p. 97.
[222] Ibid. p. 97.

As the review showed, the NSR, as an integral part of the Soviet North, occupied an important place in the policy of the USSR leadership and was developed purposefully. Moreover, being the main Arctic transport shipping lane, connecting the West and East of the northern regions of the Soviet state, it got individual and special attention from the leadership. The regulatory documents related to it were related to two main areas of the development of the NSR: economic-industrial and strategic. The first one was primarily related to internal state issues of the development of the North, increasing production, ensuring the population's living standards, etc. The international segment in this direction was related to exports of products and resources from these regions. As can be seen from the review, this direction was dominant until the 80s of the twentieth century, until the processes of disintegration began in the USSR.

Secondly, the strategic content of the policy primarily concerned the assertion of Soviet sovereignty over the waters and territories of the North. Despite the ambiguous assessment of the success of the construction of the Northern Fleet (some authors, such as Y.N. Zhukov, for example, are quite sceptical about this issue[223]), it played an important role during periods of military operations. It managed to demonstrate the ability of the USSR not only at a theoretical but also at a practical level related to the protection of its northern borders. After the Second World War, during the 'cold war' period, the NSR acquired geopolitical significance as an important factor for the entire international system, control over which gave significant advantages to the country exercising it.

Awareness of the importance of each of the areas of northern policy led to significant dynamics in the development of the NSR. This found expression in the development, formation and development of maritime transport infrastructure (ports, options to reach them by river, air), the construction of an icebreaker fleet, naval aviation, conducting important research and experimental expeditions, constantly increasing indicators of cargo transportation, etc. Additional opportunities for

[223] Zhukov, Y.N. Stalin: The Arctic Shield. op. cit. pp. 302, 352, 467.

implementing such a policy were provided by the centrally planned basis of Soviet politics and economy, which made it possible to invest significant resources for the development of the North. The result of these investments was the formation of a vital maritime transport link on a national scale, which became the legacy of the Russian Federation, and requires further planned and purposeful development.

Summing up the first chapter, various approaches to transport policy and the development of transport communications were analyzed. Unlike in the West, where sea lines of communication (SLOCs) played a dominant role in improving trade, in Russia, this was usually done to support land transport. The differences in approaches between foreign countries, especially Western countries and Russia mainly concern the more active role of the state in Russia, in the development of transport corridors and routes. This was proved by the role of the USSR in the development of the NSR.

Chapter 2. State policy for the development of the Northern Sea route as a national transport shipping route

2.1 The geopolitical and geo-economic significance of the Northern Sea Route as part of the international transport system

In the first chapter of the research, the fact that maritime transport routes have been historically signficant and, to this day, are necessary geopolitical and geo-economic resources was justified. Until now, sea routes have determined the role of many countries in the hierarchical international relations system. These routes assist countries in spreading their influence, implementing the function of national security, ensuring the global flow of goods, and determining the country's place in the global economy.

Equally important is the understanding that international shipping routes are an interconnected and interdependent transport system. Its density, unity and connectivity today are uneven. Thus, the most integral modern transport system is the EU transport system mentioned in the first chapter. Unlike, for example, the Association of South East Asian Nations (ASEAN), Southern Common Market (MERCOSUR) and North American Free Trade Agreement (NAFTA), the European Union has a unified transport policy that ensures synchronization of the policies of various states in the region in the fields of transport and logistics[224]. In many other regions, this policy is declarative, which actualizes the role of individual transport routes (such as the NSR) and specific entities (their controlling States) in international transport, and hence the political

[224] Analytical report on the topic "Analysis of the global transport services market in order to develop recommendations for the introduction of successful best practices and best international practices into the Eurasian Economic Union". – Text : electronic // Eurasian Economic Commission : [website]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Documents/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B0%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D1%83%20%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%BE%D0%BF%D1%8B%D1%82%D0%B0.docx (accessed: 01.03.2023).

system. It is also essential that in such a unified transport system as the EU system, a unique role is played not by states, but by supranational agencies, such as the European Maritime Safety Agency[225]. This demonstrates that the subjects of the international transport system, rather than the political system, can play their role in the modern system of geopolitics.

The same distinctive role in this system is played by sea lines of communication (SLOCs), which are national and, often, international routes connecting the world into a single whole. Control over them can provide states with unique advantages in the global hierarchy, as it contributes to ensuring the effective redistribution of national and transit commodity flows, and increases the level of use of the capabilities of transport, which, accordingly, reduces the cost of transportation, etc.

The NSR as a SLOC is no exception to this rule. This is confirmed by its natural transit capabilities, which will be outlined below, and by the attention given to it by governments of countries. Quite a large number of works by Russian and foreign authors are devoted to the consideration of these issues[226].

Determining the geopolitical and geo-economic origins and consequences of the policy pursued concerning the NSR by countries, primarily the Russian Federation, is the next important task. As a result of the research, it will make it possible to determine the outlook for increasing Russia's influence in geopolitics, implemented based on the development of the SLOC in the Arctic.

In general, the definition of the geopolitical importance of any state resource, including transport routes, is formed by the meaning invested in the concept of geopolitics itself, which to this day, is very different. Thus, a team of Russian authors of

---

[225] Analytical report on the topic "Analysis of the global transport services market in order to develop recommendations for the introduction of successful best practices and best international practices into the Eurasian Economic Union". op. cit. pp. 12-13.

[226] Sergunin, A. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors. op. cit.

Vylegzhanin, A.N. Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law. op. cit.

Laruelle, M. Russia's Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits. op. cit.

a publication about the Arctic define geopolitics as a science "about ways to achieve world domination, about seizing power over the world and maintaining global superiority"[227]. In the authors' interpretation, the subjects striving for this world domination are the Anglo-Saxon countries. In general, the author agrees with the concept of geopolitical duality that persists in the modern world, dividing the world into Western (not only Anglo-Saxon) and 'non-Western' states. However, some radicality of the presented perspective is noted.

A more objective interpretation is offered in his work by I.Y. Okunev, along with other authors, who considers it as a spatial paradigm of international relations[228]. Such a vision allows us to base the analysis of the modern geopolitical system on objective indicators of certain territories, starting with their physical characteristics and ending with political categories of sovereignty and the geopolitical image of the country. In addition, within its framework, an understanding is being formed that the power of states (based on resources) is distributed unevenly in the world and the places of its concentration (loci) can change their spatial location.

In this context, the differentiation inherent in geopolitical systems, dividing states into western and eastern, sea and land, etc., becomes clear. It explains the possession of power by some subjects and the loss of it by others, as well as their strategies for forming coalitions aimed at obtaining resources and, as a result, influence in the geopolitical system. Also, this struggle for influence inevitably leads to confrontations between representatives of different subsystems of the geopolitical system, which can be defined as blocks, "camps".

One of the most famous examples of such a division is H. Mackinder's geopolitical concept, which divides the world's spaces into civilizations of the 'Sea and Land'[229]. In such a system, Russia is defined as a land power that opposes maritime

---

[227] Gumilev, V.Y. The Arctic as an object of geopolitics. op. cit. p. 5.
[228] Okunev, I.Y. Political geography: textbook. handbook for universities / I.Y. Okunev. – Moscow: Publishing house "Aspect Press", 2019. pp. 29-31. – Text : direct [in Russian].
[229] Mackinder, H.J. Geographical pivot of history / H.J. Mackinder – Text : direct // Polis. – 1995. – No. 4. pp. 310-313.

states such as the United States and Great Britain, which, in turn, seek to take control of the maximum possible number of Russian coastal territories. This will ensure that it is limited by all the "frameworks" that create difficulties for continental states[230] and will lead to a significant weakening of their resources.

It is also important to remember the writings of the American naval strategist Rear Admiral Alfred Mahan, who argued that a nation can only be strong if it can control the sea against any threat. He further stated that there are two classes of countries: those whose transportation is carried out on land, and those who depend on the sea[231]. Taking into account the perspective of this vision, we note that considering Russia exclusively as a land power may lead to the fact that its maritime national routes will be treated as secondary or even destabilising. According to the Admiral of the Fleet S.G. Gorshkov, who was largely responsible for the creation of the Soviet navy, perhaps for the first time in its history, "sea power is designed to strengthen the economy, accelerate scientific and technological development and develop ties with friendly countries"[232]. An example is the thesis of the Russian researcher of global infrastructure I.M. Mogilevkin that the NSR "has a great conservative potential, and this hinders Russia in its efforts to develop transit in the overland direction using the Trans-Siberian Railway"[233].

A similar sceptical opinion about the NSR is expressed by the author of the Expert journal A. Gorokhova, who claims that this sea route (**Appendix A)** is not more profitable than the Suez Canal and cannot serve as its northern alternative. This is due to the difficult natural conditions of the Arctic, which, in turn, lead to an increase in the cost of cargo transportation, increase in technical requirements for ships, etc. The author

---

Mackinder, H.J. The Round World and the winning of the Peace / H.J. Mackinder – Text : direct // Cosmopolis. – 2006/2007. – No. 2 (16). pp. 63-64.

[230] Okunev, I.Y. Political geography. op. cit. pp. 185-188.

[231] Mahan, A.T. The Influence of Seapower upon History, 1660-1783 / A.T. Mahan. – Boston: Little Brown and Company. 1890. pp. 1-2, 539-540. – Text : direct.

[232] Gorshkov, S.G. Sea Power and the State / S.G. Gorshkov. – Moscow: Pergamom Press, 1979. pp. 1-2. – Text : direct.

[233] Mogilevkin, I.M. Global infrastructure: the mechanism of movement into the future. op. cit. pp. 185-210.

also considers the position on the legal status of the NSR to be ambiguous, which is currently being disputed by both the United States[234] (within the framework of the Freedom of Navigation program) and China, whose iron ore supplies accounted for the bulk of international cargo transit through the NSR[235].

With all the validity of the opinions presented, it is worth noting that even they do not reduce the status of Russia to an exclusively "land" state. Rather, within their framework, the Northern Sea Route itself and its priority significance for Russia are being questioned. So, in the last example, the question is raised about the role of two maritime communications: the NSR and the Suez Canal. Other domestic authors also write about the presence of a complex of factors determining the main difficulties in the development of the NSR, recognizing that in addition to the positive factors of its operation as a national and international transit corridor, there are also negative aspects in this process[236].

In general, among the problematic factors, in addition to the mentioned climatic conditions and special requirements for ships, a number more can be distinguished.

First of all, this is the water depths of the NSR. In some places, its depth reaches even 8-15 m, and in rare cases - 200 m, which leads to limited transit of modern large-capacity container ships. This circumstance is especially important in the realities of the XXI century, when almost all transit is provided by container cargo traffic, which, in turn, depends on sea transport.

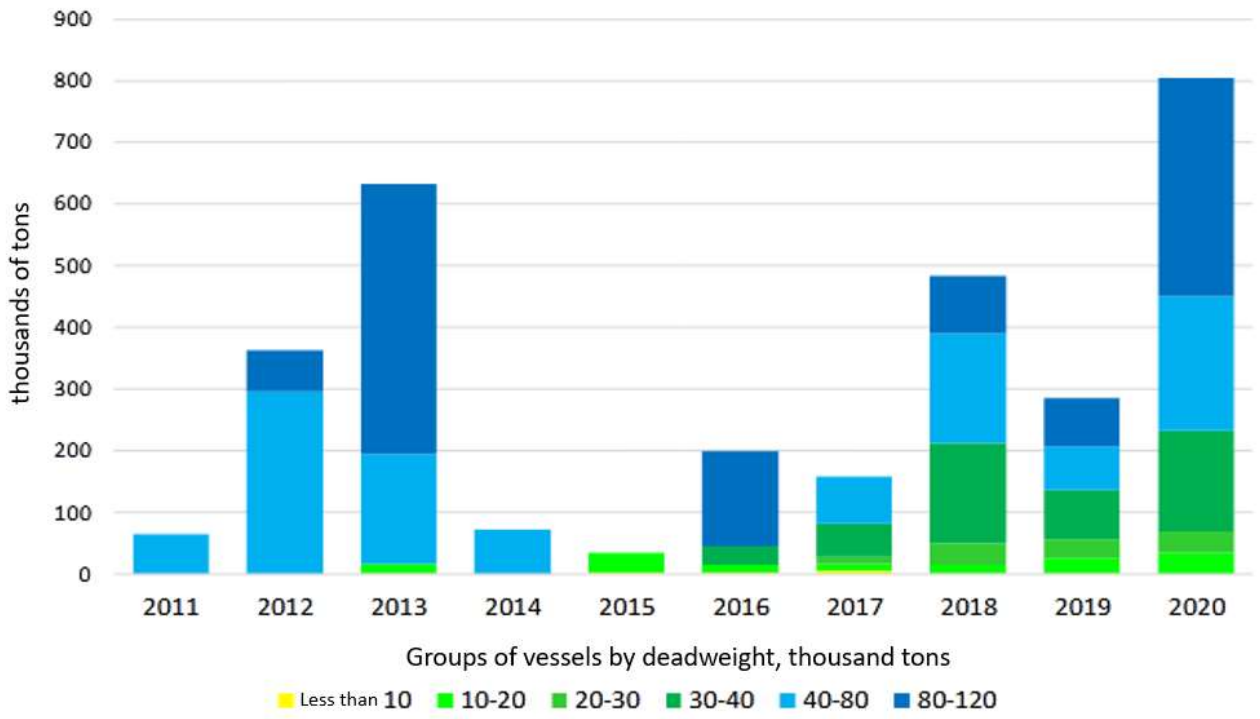
A certain confirmation of this can be the dynamics of transit traffic carried out by vessels of various deadweight on the NSR over the past 10 years, given by the State Commission of the Russian Federation on the Development of the Arctic.

---

[234] Bhagwat, J. The Arctic military presence and its impact on the development of the Northern Sea Route / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2022. – No. 48. p. 105 [in Russian].
[235] Gorokhova, A. Arctic Suez 2.0 is impossible. And it is unprofitable for Russia / A. Gorokhova. – Text : electronic // Expert. – 2021. – No. 15. pp. 18-19 [in Russian].
[236] Volkov, G.Y. Prospects of using the Northern Sea Route in the international transport system / G.Y. Volkov. – Text : direct // State and Municipal Administration. Scientific notes. – 2020. – No. 2. pp. 121-122 [in Russian].

Based on the data of the graph shown in **Figure 2.1**, it becomes obvious that large cargo ships are taking up an increasing place in transit traffic, displacing smaller ones, and the need for their use is increasing.

Figure 2.1 – International transit traffic on the NSR by vessels of various deadweight 2011-2020[237]



The second factor, directly related to the first, is the need to build modern icebreakers, since the ones used now can form a passage channel of about 33 m, which is also not enough for large-tonnage tankers. However, the construction of such an icebreaker vessel is extremely expensive. For example, the estimated cost of the icebreaker "Leader" is 127 million rubles.[238]

Also, considerable investments (which can be considered a third factor) are required by the infrastructure of the NSR, primarily its ports, which need active

[237] The Northern Sea Route. Results of 2020. – Text : electronic // State Commission on Arctic Development : [website]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[238] Ruksha, V.V. Development of the nuclear navy / V.V. Ruksha. – Text : direct // Regional energy and energy conservation. – 2018. – No. 2. p. 62 [in Russian].

modernization. In addition to the development of the ports themselves, this determines the transit attractiveness and profitability of the NSR itself, which is necessary for its development.

Another factor related to all the previous ones is the capacity of the NSR, which today is orders of magnitude behind the capacity of the Suez Canal. So, in 2013, which was distinguished by the highest indicators, 71 vessels passed through the NSR. Such a number of vessels passes through the southern "competing" channel in 2 days[239].

Global, although often used in the process of information warfare between Russia and the West, is the factor of natural and environmental threats. With all the ideological exploitability of this topic, it is worth agreeing that the extraction of hydrocarbons and directly related transportation via the NSR pose a serious threat to the ecosystem of the Arctic. Work on environmental safety issues should accompany all development projects of the NSR and its infrastructure.

Thus, the use of the NSR as an international transport corridor involves the process of overcoming a complex of difficulties, which does not eliminate its geopolitical and geo-economic importance in the global transport system.

With all the popularity of these indicators, it is worth noting that an important advantage of the NSR in the international transport system is formed by its duration, in any case less than that of other maritime transport communications. So, the path from Murmansk to the Bering Strait can be calculated from 3,500 miles when following the traditional (coastal) route to 2,700 miles, which is a near-polar route[240]. These indicators are important because, being one of the main sea transport communications, the NSR connects Europe and Asia, and with these restrictive factors, it can compete with the Suez Canal. So, the way from Murmansk to Japan is 6010 miles and takes 18 days, and through Suez - 12291 miles and 37 days, respectively. And the route from Rotterdam to

---

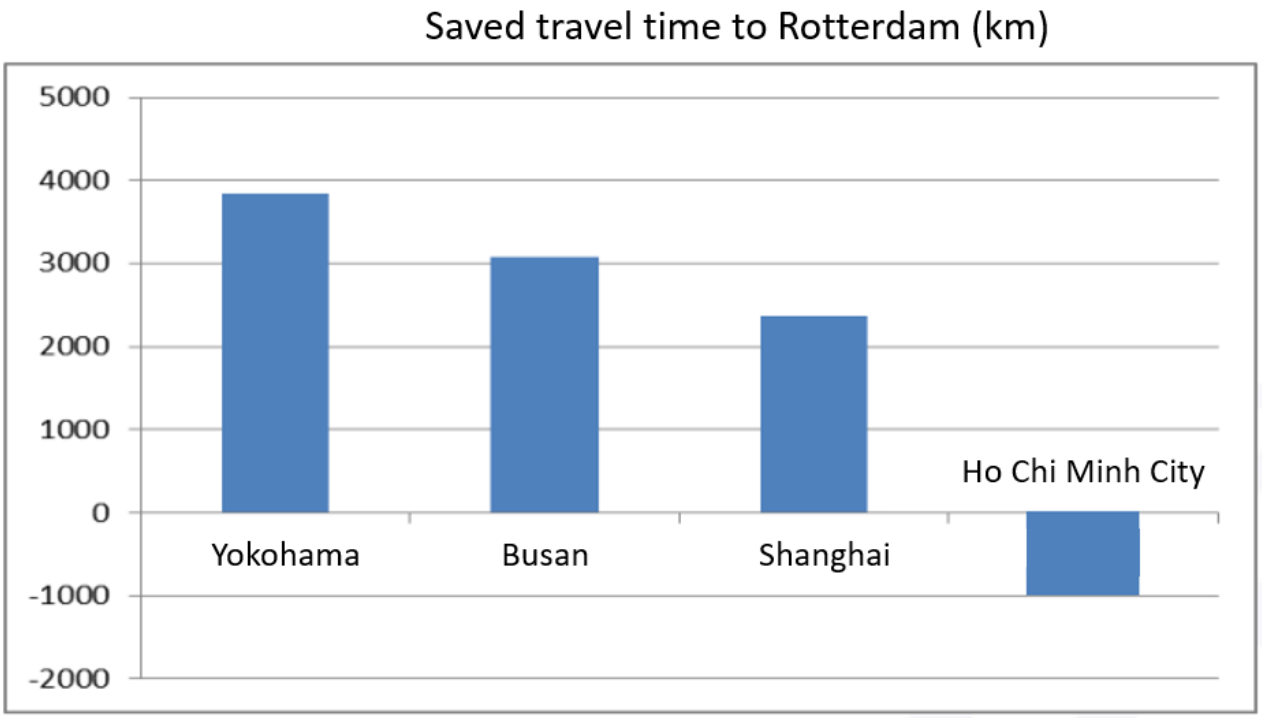
[239] Fisenko, A.I. Risks of organization of navigation in the Arctic along the Northern Sea Route / A.I. Fisenko. – Text : direct // Transport business of Russia. – 2015. – No. 6. pp. 260-261 [in Russian].

[240] Istomin, A.V. The role of the Northern Sea route in the economic development and development of the northern territories / A.V. Istomic // The North is industrial. ID "Helion". – 2007. – No. 6-7 [in Russian].

Shanghai (or other Asian ports), which is considered "classic", is on average three and half thousand miles shorter and 10 days faster along the NSR than along the Suez Canal[241].

However, it should be noted that this advantage of distance is beneficial mainly for the countries of East Asia, namely Japan, People's Republic of China (PRC), the Republic of Korea and Northwestern Europe (**Figure 2.2**).

Figure 2.2 – The advantage of the NSR in terms of distance is limited to countries of Northeast Asia and Northwest Europe (nautical miles)[242]

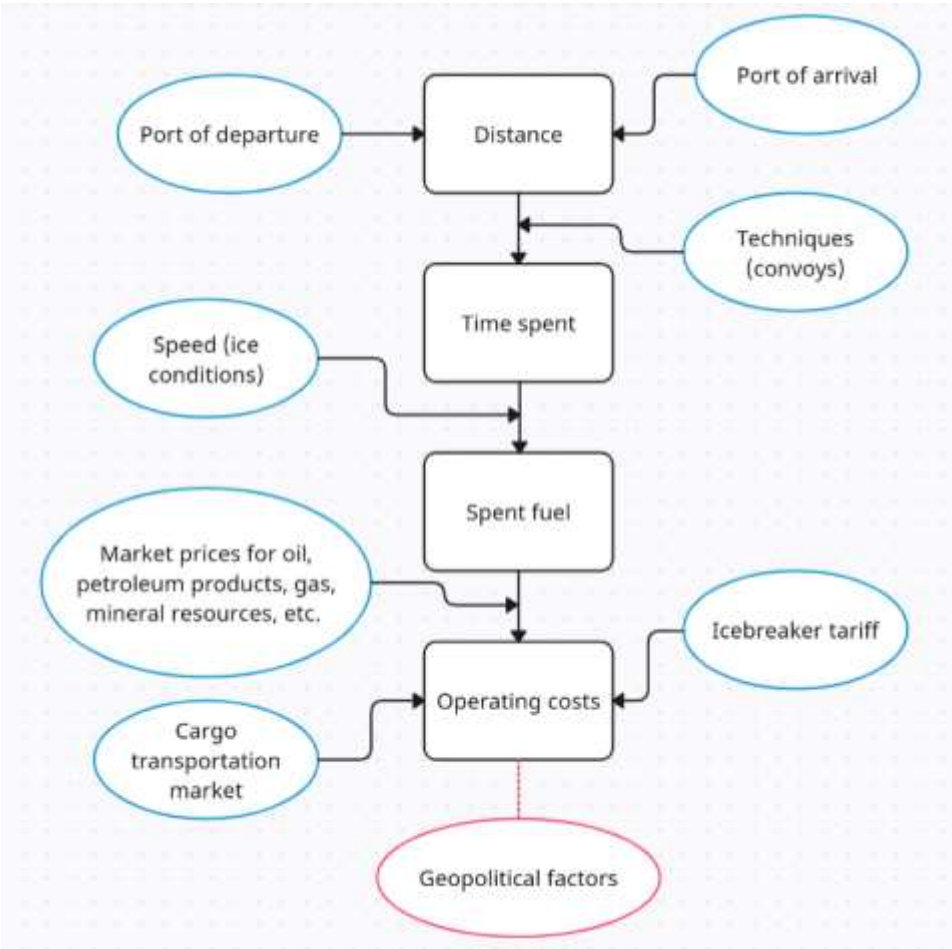


[241] Sevmorput VS Suez Canal. – Text : electronic // Yandex.Dzen : [website]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/id/5c3365865d92d200abadcb9a/sevmorput-vs-sueckii-kanal-5c56cb44a68c1000ad5ebc0b (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[242] Based upon: Gunnarsson. B. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges. op. cit.
Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 205–208.
Liu, M., Kronbak, J. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe / M. Liu, J. Kronbak. – Text : direct // Journal of Transport Geography. – 2010. – Vol. 18, № 3. – pp. 434–444.

In addition, countries and shipping companies planning to use this route should take into account other factors (**Figure 2.3**).

Figure 2.3 – Factors influencing the choice of the NSR by countries or shipping companies – relative to other modes of transport[243]



The reduction of distance and time leads to important advantages of the NSR expressed in the cost of goods transported on it[244]. Comparing with the same Suez Canal, analysts write that the cost of transit of a unit of DFE (twenty-foot equivalent)

---

[243] Based upon: Gunnarsson, B. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges. op. cit.
Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 201–208.

[244] Goldstein, M.A. Sanctions or sea-ice: Costs of closing the Northern Sea Route / M.A. Goldstein, A.H. Lynch, X. Li, C.H. Norchi. – Text : direct // Finance Research Letters. – 2022. – No. 50. pp. 1-2.

along the NSR today is $ 942, and through the Suez Canal – $ 979. It is also worth noting that transportation from the east to the west via the NSR is even less – $ 838[245]. Given the fact that this particular direction (from Asia to Europe) is the most in demand from the PRC, it is this state that currently defines the NSR as a potentially important SLOC[246].

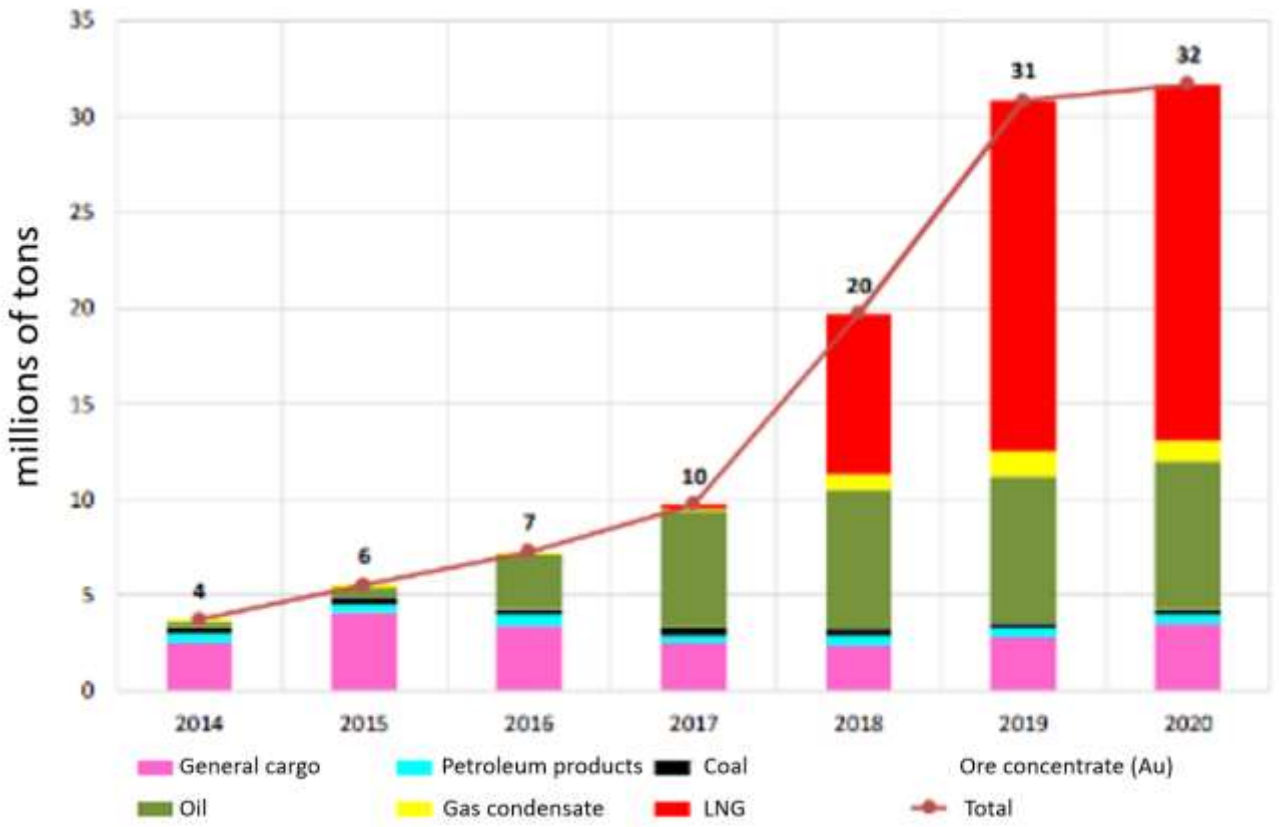
Another indicator is the capacity and volume of traffic, taking into account transit cargo. With all the objective lag of these indicators from the mentioned transit through Suez, it is worth noting that its congestion forms large and, accordingly, "expensive" queues to enter the channel, which also contributes to the search for alternative routes, the main of which is the NSR. Its transit capacity, on the contrary, is dynamically increasing. So, if for the period 1991-1997 only one transit of a foreign vessel was carried out on it, then in the second decade of the 2000s, the number of ships conducted increased from four in 2010 to 46 in 2012, and 71 in 2013 (of which 31, however, did not assume the passage of the entire NSR). In 2016, this figure was reduced to 18[247], due to the sanctions regime established against the Russian Federation. Recent years have restored and improved the transit dynamics. So, in 2019, the number of transits (among which only those passing along the entire route of the NSR were taken into account) reached 37 (including domestic – 15, destination – 8 and international – 14 transits)[248], that is, almost the level of the 2013 pre-sanction year. In 2020, this figure amounted to 62 transit passages[249], which became a record for the entire period of using the NSR as a national transport route.

---

[245] Volkov, G.Y. Prospects of using the Northern Sea Route in the international transport system. op. cit. p. 119.
[246] Liu, N., Solski, J.J. The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route / N. Liu, J.J. Solski. – Text : direct // Leiden Journal of International Law. – 2022. – No. 35. pp. 854-855.
[247] Sigachev, S. The Northern Sea Route as national and international transport communication / S. Sigachev. – Text : direct // Engineering protection. – 2015. – No. 9 [in Russian].
[248] Gunnarsson, B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping / B. Gunnarsson. – Text : direct // Marine Policy. – 2021. – Vol. 124. – p. 3.
[249] Saul, J. ArcticToday. In 2020, a record number of vessels passed through the Northern Sea Route / J. Saul. – Text : electronic // Ursa Manor : [website]. – URL: http://ursa-

The positive dynamics is also reflected in the indicators of the volume of goods transported through the NSR, which have increased significantly over the past 8 years. The Soviet record of 6.6 million tons was surpassed only in 2016. It can be seen that the majority share of cargo transported from Russian to international ports belongs to LNG (59%) and petroleum products (35%) (**Figure 2.4**).

Figure 2.4 – Dynamics of import-export and coastal transportation 2014-2020. (in million tons)[250]



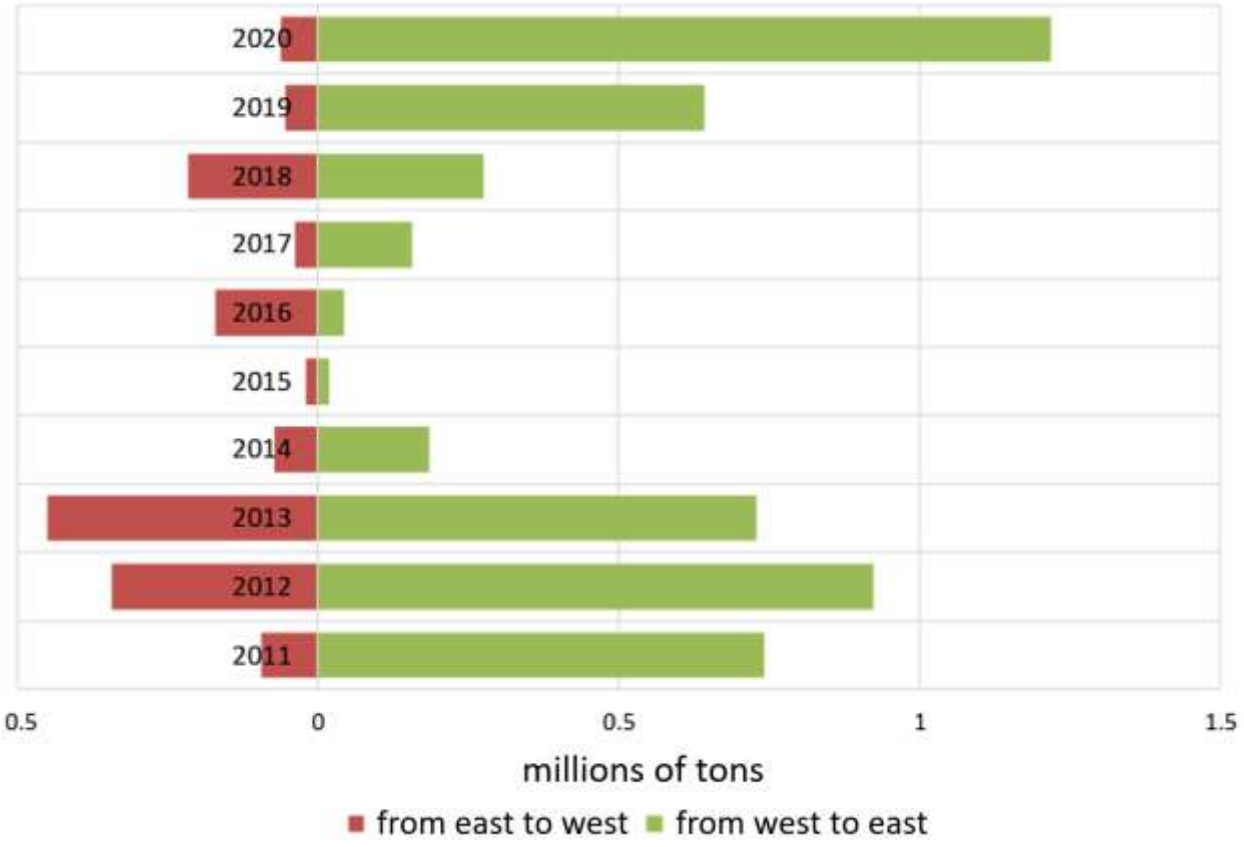
According to the diagram depicted in **Figure 2.5**, the statistics demonstrate that the direction from west to east remains dominant in international transit transportation, which in fact implies the transit of goods from Europe to Asian countries, but this does not exclude the potential for the development of the reverse direction.

---

tm.ru/forum/index.php?/topic/371969-arctictoday-v-2020-godu-po-severnomu-morskomu-puti-proshlo-rekordnoe-kolichestvo-sudov/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[250] The Northern Sea Route. Results of 2020. – Text : electronic // Rosatom : [website]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Figure 2.5 – International transit transportation of cargo on the NSR from east to west and from west to east 2011-2020[251]

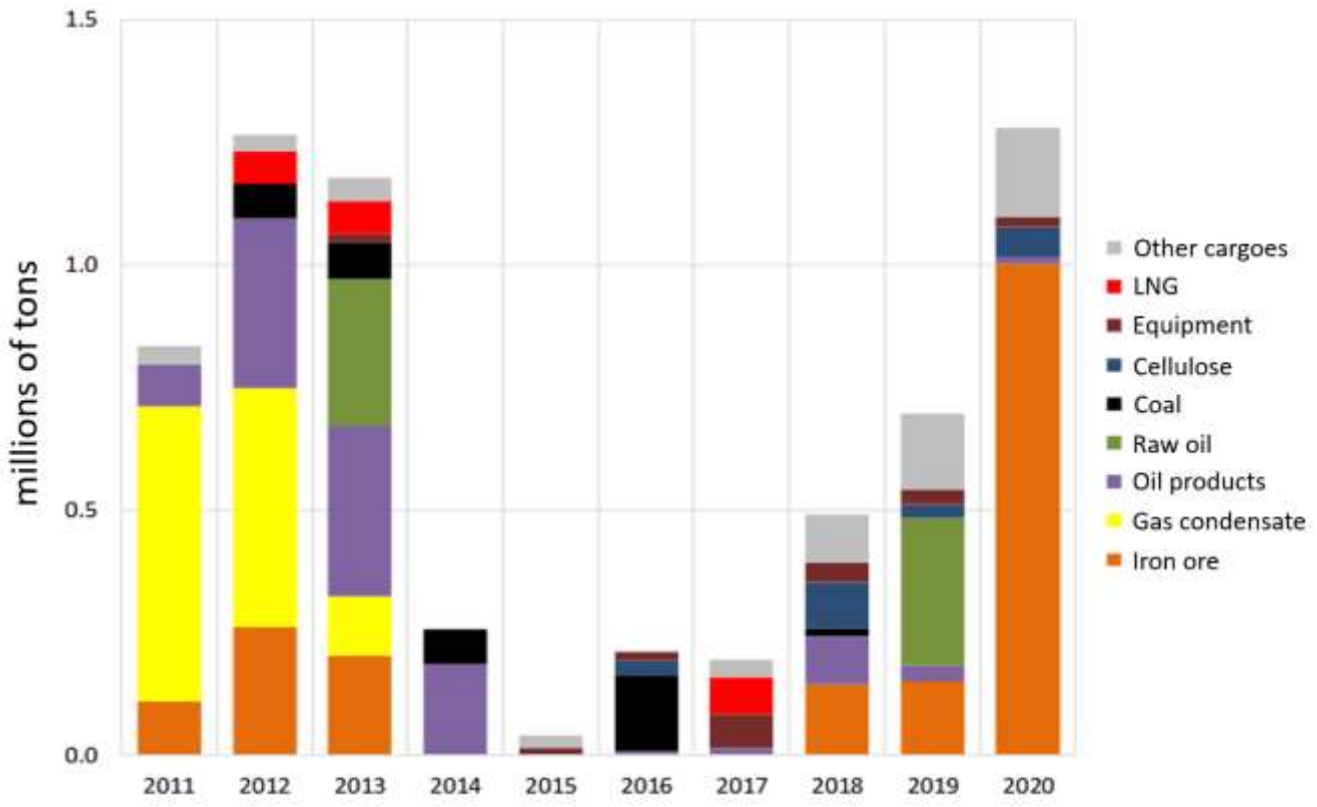


The general dynamics of transit transportation of cargo, as well as the reasons for the disparity between its east-west and west-east directions, become obvious when considering another histogram. In accordance with it, it is easy to trace that the transit of 2015, which was sharply reduced in 2014 and practically reduced to zero, was restored again and, as in the case of the number of vessels conducted, slightly exceeded the record figures of 2012-2013.

It is also noteworthy that the main part of the transit in 2020 was the iron ore purchased by China. It is obvious that this factor has caused such a significant advantage of the west-east direction over the reverse. This is represented in **Figure 2.6**.

[251] The Northern Sea Route. Results of 2020. op. cit.

Figure 2.6 – Transit transportation on the NSR by main cargo groups 2011-2020[252]



In general, we can say that the development of the NSR within the framework of the international transport system has a number of difficulties and incentives, but the fact of its importance in modern geo-economics is extremely difficult to deny. To date, the Northern Sea Route has a significant demand potential and has opportunities to compete with other transport corridors in the future. This is facilitated not only by the above economic, but also by a wide range of political factors that are different for states and regions of the world, but in general affect the status of the NSR as a transport communication of global importance.

Thus, for the Russian Federation, one of the main geopolitical issues is its national security. The relevance of this issue is determined by a number of historical and modern factors, traditionally considered within the framework of the geopolitical

[252] The Northern Sea Route. Results of 2020. op. cit.

system. These include the remaining difficulties of the twentieth century, in particular, such as the noted confrontation between the "Western world" and many "non-Western" states, including Russia, as well as the ongoing struggle for natural resources, especially relevant in the "rich" Arctic region, which, according to US research, stores about 13% oil reserves and 30% of natural gas reserves[253]. Mineral resources are also important: diamonds, gold, nickel, copper and many others. At the time of 2020, their total value was estimated at $1.5-2 trillion[254]. It is noteworthy that a significant part of them, as well as about half of the oil and gas reserves, account for Russia, and transportation will be carried out mainly through the NSR, which is ahead of the previously mentioned Suez Canal in many parameters[255].

In addition, the changing structure of global interdependence implies the activation of States that were not previously defined as Arctic, but at the moment are in particular need of the NSR, which performs the function of international transport communication and ensures the transit of their ships and cargo. So, to date, the Arctic states, those that have been members of the Arctic Council (AU) since 1996 and, accordingly, have their direct interests in the Arctic zone, are Russia, the USA, Canada, Denmark, Norway, Finland, Iceland and Sweden. Of these, five (Russia, USA, Canada, Denmark, Norway) have their own coastal and island territories in the Arctic, among which Russia has the longest coastline. The remaining three (Finland, Iceland, Sweden) are subarctic, since, having no direct access to the Arctic Ocean and, accordingly, the right to the shelf, they seek to increase their status in the region. In addition, as many authors write, such non-regional entities as China, India, the Republic of Korea,

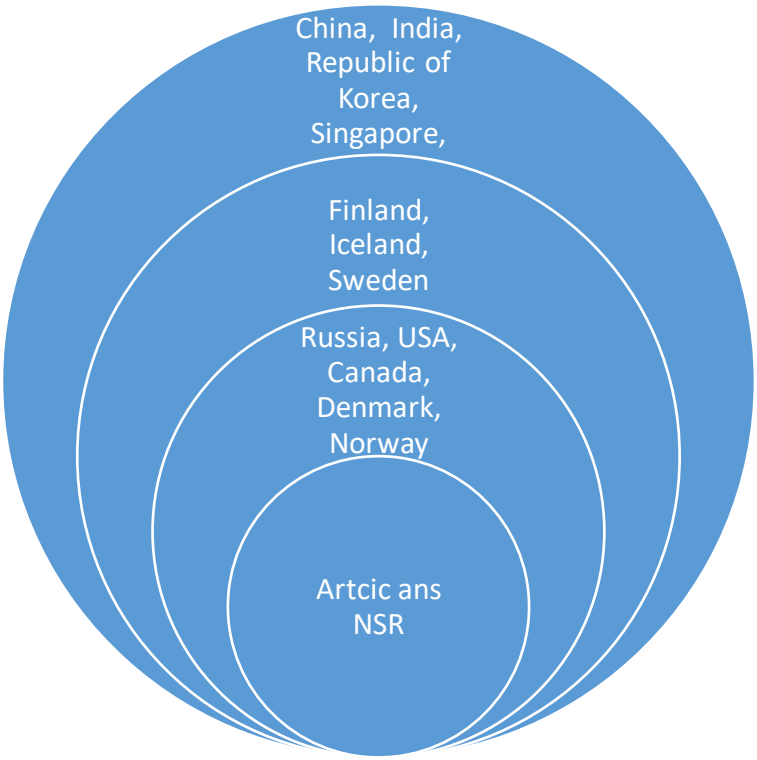
---

[253] Kondratiev, V.B. Mineral resources and the future of the Arctic / V.B. Kondratiev. – Text : direct // Mining industry. – 2020. – No. 1. p. 88 [in Russian].
[254] Ibid.
[255] Lasserre, F. A Shared Arctic Ocean: The Development of Shipping Russia's Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada's Arctic Foreign Policy / F. Lasserre. – Text : electronic // ResearchGate : [website]. – URL https://www.researchgate.net/publication/333450989_A_Shared_Arctic_Ocean_The_Development_of_Shipping_Russia's_Arctic_Interests_Implications_for_Circumpolar_Relations_and_Canada's_Arctic_Foreign_Policy (accessed: 01.03.2023).

Singapore, a number of EU member states and others are showing no less interest in the Arctic and their presence in it at the moment[256].

Following this spatial logic, the general hierarchy of international actors operating in the Arctic and, accordingly, interested in controlling the NSR, can be represented as such in the form of a hierarchy (**Figure 2.7**). In addition to its geographical proximity to the Arctic, it demonstrates that a significant number of subjects with varying degrees of influence, having a certain coalition potential in this context, are showing interest in this region.

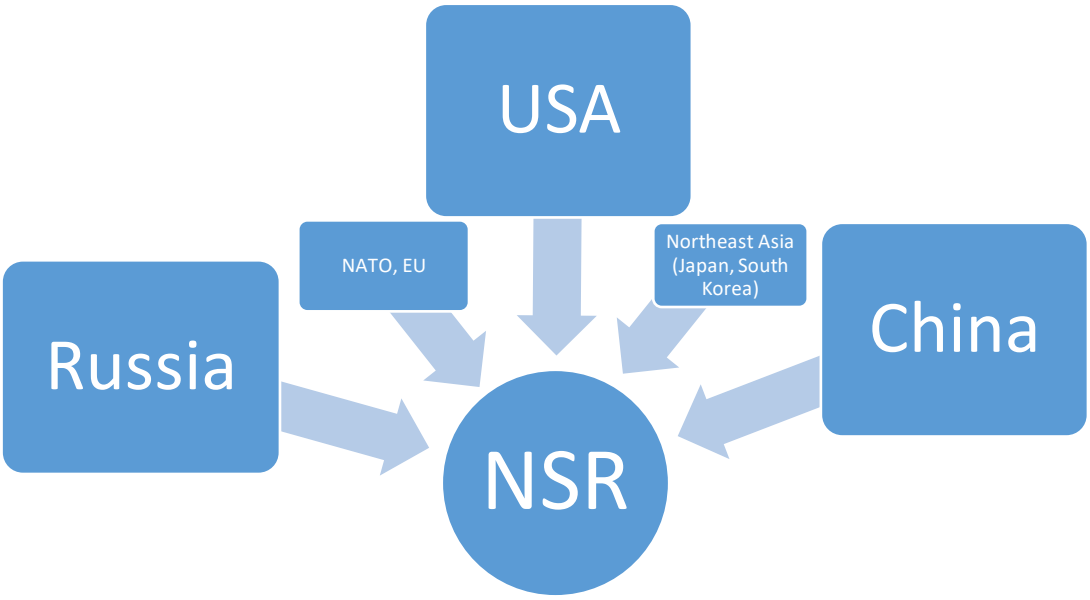
Figure 2.7 – Hierarchy of countries active in the Arctic that have the potential to influence the NSR[257]



[256] Fisenko, A.I. Geopolitical and transport-economic aspects of the development of the Northern Sea Route in Russia / A.I. Fisenko. – Text : direct // Transport business of Russia. – 2013. – No. 4. p. 235 [in Russian].
Lukin, Yu.F. The Great Redistribution of the Arctic. op. cit. pp. 91-154.
Trubitsina, O.P. Geopolitical challenges of the Russian Arctic in the hydrocarbon development of the territory / O.P. Trubitsina. – Text : direct // Arctic and North. – 2021. – No. 43. p. 116 [in Russian].
[257] Bhagwat, J. Political-Geographical Determinants of International Cooperation in the Development of International Transport Corridors (NSR) / J. Bhagwat. – Text : direct // Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography – 2023. – p. 53. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-20620-7_5.

The most complete realization of these indicators (influence and coalitionality) was reflected by the Russian researcher Yu.F. Lukin. In one of his works, he divides the 21 states implementing their interests in the Arctic (which are members and observers of the Arctic Council) into three groups of subjects that are: 1. NATO and the EU; 2. BRICS and SCO; 3. Asia-Pacific Cooperation (APEC)[258] (**Figure 2.8**). The presented gradation makes it possible to significantly narrow the circle of states that, being Arctic subjects in a political, and not only spatial context, seek control over the NSR. This is due to their status as world powers and, accordingly, their dominant position in these organizations, as well as their direct interest in the NSR as an important resource in the global economy.

Figure 2.8 – The main geopolitical actors interested in the NSR



In our view, we can distinguish three such states – the USA, China and Russia. Although historically the NSR is Russia's national transport route, similar to the position taken by Canada regarding the Northwest Passage, there are other stakeholders due to Russia's proposal to make it an international shipping route and the conditions of

[258] Lukin, Yu.F. Hybridity of the diverse Arctic in covid 2020. op. cit. pp. 130-135.

expanded access due to the melting of sea ice[259]. In Soviet times, this issue was not discussed, except for a weak attempt by the United States in the 1960s, since the route was used only for domestic purposes[260]. It can be seen from the presented scheme that we do not reduce all subjects interested in the NSR exclusively to three states. Speaking of the United States, we should mean a wide range of allied states, both European (and NATO states in general) and East Asian (Japan, the Republic of Korea, etc.). At the same time, the mentioned Japan, the Republic of Korea are subjects of the Northeast Asia region, and, in addition to the interests of an influential ally (the United States) have their own, also influencing their Arctic policy and bringing them closer to China. China and Russia, in turn, can use the help of other countries in certain situations, as well as interact with each other in solving issues of northern transit.

The significance of the NSR for the United States is articulated in their "Arctic Doctrine"[261], which designates the entire Arctic region as a space most directly related to the national security of the United States. According to the Russian author, V.I. Baronov, the main goal of the United States is to "block the Russian NSR"[262]. In wartime, it may mean the physical possibility of blocking the exit of the Northern Fleet of the Russian Navy to the Pacific and Atlantic Oceans. And in peacetime, the Northern Sea Route can serve as an important means of pressure on the Russian Federation, as it

---

[259] Decree of the Government of the Russian Federation dated 18.09.2020 No. 1487 "Approval of the Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Information and legal portal "Garant" : [website]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
Vylegzhanin, A. Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law. op. cit. pp. 292-296.

[260] Gudev, P.A. The Northern Sea Route: problems of legitimization of national status within the framework of international law: Part I / P.A. Gudev. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 40. p. 149 [in Russian].

[261] National Strategy for the Arctic Region. – Text : electronic // White House : [website]. – URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf (accessed: 01.03.2023).

[262] Baronov, V.I. The Northern Sea Route and the principle of freedom of navigation / V.I. Baronov. – Text : direct // Greater Eurasia: development, security, cooperation. – 2019. – No. 2-2. p. 51 [in Russian].

is its important internal communication connecting the regions and economic subsystems of the country.

One of the main mechanisms and reasons for such pressure today is the dispute between the Russian Federation and the United States about the international or national status of the NSR. Its meaning boils down to Russia's definition of the NSR as its national transport communication and the United States' non-recognition of this status. The international unsettled status of the NSR demonstrates that in the modern geopolitical system it can be used as an important resource that exacerbates existing contradictions. In addition, it has great geopolitical significance for the United States (along with the entire Western world), which can significantly weaken the Russian Federation with its help, and for Russia itself, which connects with it both international political and economic aspects of its development. This implies the preservation of the situation of confrontation between the West and Russia, which, due to the globality of potentially negative consequences, is currently assumed by researchers to be restrained and rather conditional.

Although many researchers have proven that the NSR will benefit the Nordic countries (Norway, Denmark, Sweden and Finland), Germany and the Netherlands, and even to some extent the United Kingdom[263], these countries have not paid much attention to the NSR in their Arctic strategies. For example, in the Norwegian strategy, in the section on infrastructure, transport and communications, there is not a single mention of the NSR[264]. The same applies to the European Union, whose Arctic policy is obviously influenced by the Green parties and is largely focused on the environment

---

[263] Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R.R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – p. 2. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.
Lynch, A.H., Norchib, Ch.H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A.H. Lynch, Ch.H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – № 119 (26). – pp. 2-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

[264] Norway. The Norwegian Government's Arctic Policy. – Text : electronic // Government of Norway : [website]. – URL: https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/nord/arctic_strategy.pdf (accessed: 01.03.2023).

and sustainable development[265], which increases its divergence from members of the Arctic Council, such as Russia and Norway[266]. The above aspect may also be due to their disagreement with the Russian rules of passage on the NSR[267], which is confirmed by a significant part of the Western scientific literature related to the NSR, despite the similarity of restrictions with the Canadian rules regarding the Northwest Passage.

Due to Western sanctions against Russia after 2014, multinational corporations that collaborated with Russia in the development of natural resources withdrew from projects. Western companies servicing the engineering equipment of resource projects left in 2022. Russian companies are slowly adapting to the new circumstances[268]. As for non-governmental organizations, any partnership with Russia ceased after the commencement of the special military operation in 2022. In our opinion, the last two categories of actors act in accordance with geopolitical factors and have little influence on how Western governments act.

An example of another system of relations with the Russian Federation can be considered the policy pursued in relation to the NSR by the states of Northeast Asia (NEA), with China being the main in the context of Arctic development. If the relations of Western states are based on the confrontation and weakening of Russian rights in relation to the NSR, then the interaction of the NEA states can generally be defined as cooperation and cooperation. This, however, does not mean that they do not have their own interests in the Arctic region that contradict the Russian Federation and do not dispute its claims to the national status of the NSR.

---

[265] The European Union. The EU's Arctic Policy. – Text : electronic // European Union External Action : [website]. – URL: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-arctic_en#10606 (accessed: 01.03.2023).

[266] The Arctic Institute. Ops, they did it again: The European Union's Arctic policy update. – Text : electronic // The Arctic Institute : [website]. – URL: https://www.thearcticinstitute.org/oops-they-did-it-again-european-union-2021-arctic-policy-update/ (accessed: 01.03.2023).

[267] Hermannn, R.R. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure. op. cit. pp. 1-6.
Lynch, A.H. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility. op. cit. pp. 2-3.

[268] Kuvalina, D.B. Russian Enterprises in the Spring of 2022: Adapting to the New Wave of Sanctions and Views on the ESG Agenda / D.B. Kuvalina, Yu.V. Zinchenkoa, P.A. Lavrinenkoa, Sh.Sh. Ibragimova. – Text : direct // Studies on Russian Economic Development. – 2022. – Vol. 33, No. 6. pp. 697-706.

Thus, one of the principles of the Arctic policy of the People's Republic of China is the internationalization of the Arctic region as a whole and the NSR, in particular, which is also promoted by Western states. In this China is supported by Japan, which defines the waters of the Arctic Ocean as a universal heritage. And, if in the case of Japan, these theses are explained by allied relations with the EU and the United States, as well as its constant competition with China, then China's interests are conditioned by its own Arctic policy, which are not under the influence of external factors.

One of the main concepts defining the Chinese vision of the NSR is the strategy of the "Ice Silk Road" (in some studies it is called the "Polar Silk Road"[269]). Interestingly, the Chinese leadership also calls the North West Passage by this name, which is also important for the PRC in transit of its goods to other regions. In general, the basis of this concept is the thesis that control over the Arctic region, which is becoming increasingly important in the XXI century, will further its dominance over the world economy. These principles follow from this global vision, which are reflected in the document "Chinese Arctic Policy" published in 2018[270]. One of its important consequences was the inclusion of the Arctic aspect of the Chinese policy in the "One Belt, One Road" initiative.

As already noted in the first chapter, the general meaning of this initiative is to improve and form trade routes connecting China with countries around the world. The NSR has a special significance within the framework of the realization of this goal. Its use as an international shipping route will protect the PRC from a number of political and economic threats to which it is exposed when using the Malacca-Suez route.

---

[269] Biedermann, R. Exploring Sino-Russian-Nordics triangular relations: complex balancing along the Polar Silk Road / R. Bierdermann. – Text : direct // Journal of Contemporary European Studies. – 2021. – No. 3 p. 8.
Kolzina, A.L., Mindubaeva, A.A. "Polar Silk Road" as a sphere of strategic partnership between the Russian Federation and China / A.L. Kolzina, A.A. Mindubaeva. – Text : direct // Bulletin of the Udmurt University of Sociology. Political Science International Relations. – 2020. – Vol. 4, No. 2. – pp. 191-192 [in Russian].

[270] China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. – Text : electronic // The State Council the People's Republic of China : [website]. – URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed: 01.03.2023).

Moreover, even in the case of Russia's control over the NSR which is being implemented currently, it remains beneficial to China. This is because while maintaining existing relations between the PRC and the Russian Federation in the Arctic will ensure the security of Chinese transit and the receipt by China of necessary resources.

Thus, for the People's Republic of China, the NSR is both a political and an economic resource. It can provide greater security and independence from other influential world powers (except Russia) than when using southern routes. And also, with the implementation of the technical and infrastructural development of the NSR, which is currently being carried out with the help of Chinese investments, it will be able to ensure the real implementation of the idea of the "Northern Silk Road" and will even more strongly link states in trade relations with China than now.

It can be noted that these advantages of the NSR may be important not only for China, but also for all North East Asia (NEA) states as a whole. In their work, a team of Russian authors provides a list of reasons for the importance of Arctic sea transportation for the countries of this region, such as shorter distance, political and energy security, etc.[271]. It is obvious that these reasons for the interest in the NSR of Asian countries are partly prevalent in Western countries (Europe). Thus, a number of researchers from China cite groups of factors similar in their content, which in general (regardless of the country and region) determine the development of the NSR. These include: natural conditions, commercial costs, service support and the political situation[272]. And their Korean colleagues, by conducting a factor analysis that allowed them to compare the benefits received during the development of the NSR by four European states and three Asian ones, came to the important conclusion that it would bring the greatest benefit to

---

[271] Abukova, L.A., Dmitrievsky, A.N., Mastepanov, A.M. The Northern Sea Route as a factor in the development of economic integration in Northeast Asia / L.A. Abukova, A.N. Dmitrievsky, A.M. Mastepanov. – Text : direct // Actual problems of oil and gas. – 2017. – No. 3 (18). pp. 7-8 [in Russian].

[272] Wan, Z. Key barriers to the commercial use of the Northern Sea Route: View from China with a fuzzy DEMATEL approach / Z. Wan. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Vol. 208. pp. 2-4.

one European country (among the selected ones, it is the Netherlands) and one Asian (Japan)[273]. Thus, none of the regions is more or less interested in the NSR, each has their own set of factors.

The key difference between Western and eastern Arctic actors is in the field of geopolitics, in particular in relations with the Russian Federation. Asian states are focused on the formation of their "international" "Northern Silk Road" based on cooperation with Russia. Western states, on the contrary, are prone to demonstrated confrontation with the aim of destabilising Russia[274], especially after Crimea in 2014, which serves as one of the elements of their geopolitical strategy of expanding their influence.

The geo-economic factor of the "western and eastern" significance of the NSR is its status as a cross-border transport corridor of the Eurasian Economic Union (EAEU), located between Europe and Asia, in the center of the Eurasian continent. This special provision sets the EAEU the task of reorienting part of the global markets transported between the Western and eastern markets to transportation on the territory belonging to the Union. In connection with the above indicators (duration, time, certain financial benefits, development potential) the NSR plays a key role in its solution. So, about 98% of deliveries from Europe to Asia and back are realized by means of sea transport. In addition, China's industrial production is concentrated precisely in its northwestern and central provinces, as a result, the transportation of manufactured products to the eastern seaports of the country becomes long-term and financially costly[275]. This also

---

[273] Sur, J.M., Kim, D.J. Multi criteria evaluation of beneficial effect of commercializing Northern Sea Route for European and Asia countries / J.M. Sur, D.J. Kim. – Text : direct // The Asian Journal of Shipping and Logistics. – 2020. – No. 36 (4). pp. 7-9.

[274] Overextending and Unbalancing Russia. Assessing the Impact of Cost Imposing Options, 2019. – Text : electronic // Rand Corporation : [website]. – URL: esearch.ca/prophetic-rand-corp-report-destabilize-and-undermine-russia-recommended-provocative-actions/5775760 (accessed: 01.03.2023).

[275] Analytical report "Analysis of existing international transport corridors passing through the territories of Member States". – Text : electronic // Eurasian Commission : [website]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/Documents/Appendix%205%20%20doclade%20po%20koridoram.pdf.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

contributes to the reorientation of Chinese transit to Europe to the territory of the EAEU.

In general, the important economic and geographical position of this Union, which connects such central economic regions as the Asia-Pacific region, the EU and the PRC, forces it to develop transport routes that are firmly integrated into the global transport system, which also increases the status of the NSR and makes it a route of Eurasian importance, which may develop global importance in the future.

In this context, we note that for Russia, the NSR is also important, both as an internal and destination transit route. Its geopolitical contexts (the issue of security, spatial reorientation and increasing international status) are significant. Others can be added to them, such as the global economy and information system.

The information system is vital due to the fact that in the XXI century, a critiical resource is the ability of dominant international actors to form a global information agenda, within which discourses are created, defined as significant for the entire world community, and their specific interpretation is proposed. In the context of Russian policy towards the NSR, Western states also use this resource to exert pressure on the Russian Federation.

An example of such pressure today is the environmental issue, which, when associated with the problem of melting ice and the uniqueness of the Arctic region, makes it possible to accuse Russia of being a global environmental threat[276]. International organisations determine the solution to this issue within the framework of such measures as "strict restrictions on the exploration of new deposits, mining and use of the NSR"[277], as well as the division of control over it between a number of

---

[276] Whitehouse, D. Russian Northern Sea Route opening raises dangers of Arctic environment disaster. – Text : electronic // Disruption Banking : [website]. – URL: https://disruptionbanking.com/2021/07/22/russian-northern-sea-route-opening-raises-dangers-of-arctic-environment-disaster/ (accessed: 01.03.2023).

[277] Opening of the winter route along the NSR as a reason for a geopolitical conflict. – Text : electronic // Yandex.Dzen : [website]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/id/5e4f86544208631185474d28/otkrytie-zimnego-marshruta-po-smp-kak-povod-dlia-geopoliticheskogo-konflikta-60641665f57165397e092d8c (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

international entities. Thus, not only the NSR itself but also information about it acts as a resource capable of forming the geopolitical image of the state and acting as an additional source of pressure on political decisions made by its leadership.

Geo-economic aspects of the NSR for Russia are also evident. The third chapter will describe the international projects that the Russian Federation is currently implementing with China and a number of other countries to develop the infrastructure of the Northern Sea Route. In addition to the NSR itself, they can serve as the basis for the development and modernisation of the regions of the Russian North and ensure the technological, industrial, and development of transport within the country.

However, the NSR, developed on the basis of the budget of the Russian Federation, has great potential economic value since, in conditions of the rapid melting of ice, it becomes much more accessible by the shortest sea route connecting Europe and Asia. Thus, even functioning within the framework of international claims, could bring significant resources to Russia. The same applies to the transportation of natural resources and products of Russia and its northern regions to external markets[278]. Thus, even though at the beginning of the paragraph it was noted that the profitability of the NSR is disputed by several researchers, its geo-economic potential for the Russian Federation is no less significant than the geopolitical one. Although, when considering the international aspect rather than the national model, it is more for the future than for today.

Summing up the consideration of the geopolitical and geo-economic significance of the Northern Sea Route as part of the international transport system, we note that today its status can be assessed as significant, despite the impact of events in Ukraine in 2022, which will be discussed in detail in Chapter 3. In the sphere of international politics, this is due to the situation of confrontation between Western (USA, EU) and the "non-Western" (Russia, China) geopolitical blocs, as well as many subjects balancing between them. In the foreign policy of these states, the NSR plays the role of

[278] Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. op. cit. p. 222.

an important geopolitical factor. Control over it will ensure an increase in the political and military power of the country and, accordingly, the weakening of the geopolitical influence of competitors.

No less significant are the geo-economic aspects of the operation of the NSR. To date, control over it could provide access to and profitable transportation of natural resources of the Arctic for the country, provide potentially safe and profitable international transit and, in general, implement the effective inclusion of the state in the international transport system, as well as present a promising alternative to the Suez Canal and southern transport routes in the context of ongoing climate change in the future.

All this determines the prospects for increasing the geopolitical influence of Russia, which today is a subject exercising state control over the NSR. The development of national and foreign investment projects, the use of the NSR as a vital component of its national security, industry, energy, transport, etc., will result in speedier development of the country, thus ensuring the strengthening of its internal resources and increasing its international status in the current geopolitical system.

2.2 Organizational structure of state policy for the development of the NSR

Different stages of the evolution of state policy for the development of the NSR in the USSR have been referred to in an earlier chapter of the dissertation. Thereafter, the justification of the NSR's actual geopolitical and geo-economic significance; suggests a new stage in state policy for the development of the Northern Sea Route, necessitating an analysis of the structural, legal and procedural aspects of this policy. In this chapter, the organisational structure of state policy aimed at the development of the NSR will be analysed.

As established above, the NSR is a national sea lines of communication of the Russian Federation. Accordingly, the state policy of Russia will be analysed since it is evident that the Russian Federation implements a structured set of policy measures for

the development of the NSR. The rest of the world's states may also be interested in its development and establishing control over this route. However, the Russian Federation today can carry out a full range of state-management measures and implement them at different policy levels.

In addition to the designation of the primary entity implementing state policy in relation to the development of the NSR – the Russian state, defined in the broadest sense of this concept and including a hierarchy of subjects of different levels of influence (central and regional authorities, state corporations, etc.), it is worth defining the concept of the organizational structure of state policy, which we will consider.

Thus, by the structure of public administration, L.V. Smorgunov understands "the way of connections and relations of parts (components of the system) inherent in the system, generating and reproducing its integrity, stability and stability in the environment, qualitative and quantitative certainty"[279]. Thus, according to the author, the structure combines the components and elements of the system in a certain way. To them, L.V. Smorgunov refers to the institutions of public administration, civil servants, their activities, the processes of implementing managerial functions, their technologies, as well as managerial relations and connections that arise in this case. Based on this understanding, the organizational structure of public policy is a certain interdependent set of subjects that implement it, reflecting the order and hierarchy of interaction between them and including their functions and objects.

This definition corresponds to the organizational structure of public administration, formulated by V.P. Egorov and A.V. Slinkov, who define it as "a special state-legal phenomenon due to the socio-political nature, socio-functional role, goals and content of public administration in society"[280]. The authors note that its system-forming element is the state body that directly carries out state-management interaction.

---

[279] Smorgunov, L.V. State policy and management in 2 volumes Part 1. Concepts and problems. op. cit. p. 28.

[280] Egorov, V.P. Modern organization of state institutions of Russia: textbook. manual / V.P. Egorov, A.V. Slinkov. – Moscow: Law Institute of MIIT, 2016. pp. 11-13 [in Russian].

Thus, characterising the organisational structure of the policy of the Russian state for the development of the NSR, it seems necessary to identify its components:

- entities that, according to the program and strategic documents of the Russian Federation, implement this policy;
- hierarchy of subjects reflecting their interdependence and degree of influence on policy;
- the functions and tasks of the subjects, which unite to form a single target setting and dynamics of interrelations of the entire structure of state policy for the development of the NSR.

Characterising the first point, the subjects of the designated structure include state institutions of different levels and organisations that formally or do not relate to the structure of public administration. One of the options for obtaining this 'list' is the analysis of the document "The Plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035"[281] (hereinafter Plan-2019), approved by the Russian government on December 21, 2019. It enunciates the "responsible organisations" for developing the designated infrastructure. This document is of the most applied nature and cannot reflect the complete variety of subjects influencing the development of the NSR. However, its content is also significant, as it demonstrates the most relevant aspects for the distribution of responsibility determined by the Russian government; for implementing the policy in relation to the Northern Sea Route. In addition, it is possible to determine the degree of subordination of subjects and their dominance, or, on the contrary, minimal representation in executing activities specified in the plan.

Yu.F. Lukin also writes about the fundamental role of this document, noting: "... this is not an ordinary sectoral plan developed by Rosatom State Corporation for its departmental tasks, but essentially a nationwide inter-sectoral project for the

[281] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "Approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". – Text : electronic // Information and legal portal "Garant" : [website]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

development of the Northern Sea Route aimed at the long-term evolution of the Russian Arctic with guaranteed investments”[282]. The reason for the basis on which the author singled out Rosatom as a key subject will be outlined below.

It should be noted here that according to the Plan, all subjects of the implementation of the state policy for the development of the NSR are Ministries (Ministry of Regional Development, Ministry of Transport, Ministry of Economic Development, Ministry of Defense, Ministry of Industry and Trade, Ministry of Natural Resources, Ministry of Communications, Ministry of Emergency Situations of the Russian Federation, etc.), subordinate departments (Rosmorrechflot, Rosaviation, Roshydromet), regional governments and administrations (Arkhangelsk Region, Komi Republic, Perm of the Murmansk Region, Yamalo-Nenets Autonomous Okrug, Krasnoyarsk Territory, etc.) and state corporations (Rosatom, Roscosmos).

In general, the hierarchy of actors can be represented as follows (**Figure 2.9**).

[282] Lukin, Yu.F. Hybridity of the multi-faceted Arctic in Covid 2020. op. cit. p. 50.

Figure 2.9 – Hierarchy of actors engaged in infrastructure development of the NSR according to the "Northern Sea Route Infrastructure Development Plan for the period up to 2035"[283]

From the hierarchy presented, it can be seen that responsibility for the implementation of the NSR infrastructure development policy is divided into two levels: federal and regional. The subjects of each of these levels are numerous and are

[283] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035". – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

repeatedly mentioned in the Plan. At the same time, referring to events whose responsible executors are appointed by regional actors (governments and administrations), it is observed that they are assigned a secondary role, inferior to federal ones. This is expressed both in the number of activities with their participation (ten out of 84 available in the Plan), in the content of these activities (as a rule, they consist of analysis, evaluation, preparation of proposals, formation of a list of projects, etc.), as well as in the fact that responsibility for the implementation of any event involving regional subjects is always divided with at least one Federal, obviously designed to carry out the functions of aggregation and control.

However, no less important is the fact that regional actors are generally present in the Plan and can have a certain influence on the policy regarding the NSR, including its long-term planning. One example of their desire to exert such influence is the proposal formulated in the spring of 2021 by five governors to expand the NSR "from St. Petersburg to Vladivostok"[284]. Subsequently, this proposal was rejected, which was largely due to the international consequences that such a decision could entail, as well as a change in the state strategy regarding the NSR and its orientation towards internal transit. However, the very fact of the proposal is significant in the context of determining the subjects influencing the development policy of the NSR. It is obvious that the regional authorities are eager to take part in it, but they cannot determine the results of the final state decisions.

The degree of influence on this policy of the Federal ministries represented in the scheme is also not equal. Within the hierarchy presented by us, they are arranged according to the degree of mention of each of them in the activities for the development of the NSR. Thus, the predictable leader in participating in the implementation of the Plan's activities is the Ministry of Transport, mentioned in 27 of them. It is also worth

---

[284] The governors proposed to expand the Northern Sea Route from St. Petersburg to Vladivostok. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/business/31/03/2021/60630b3e9a79478dd10d80cf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

considering that Rosmorrechflot (7 independent mentions, and therefore the independent implementation of measures) and Rosaviation (4 similar mentions), which are departments in the structure of the Transport Ministry of Russia, are responsible for some activities without mentioning the Ministry of Transport. Thus, about a third of the tasks involve participation and control by the Ministry of Transport.

The second place in our conditional hierarchy, which is also significantly ahead of the other ministries, is occupied by the Ministry of Regional Development (21 mentions in events). Its significance is justified by the regional orientation of the NSR policy. Furthermore, it is a relatively new ministry and has included the Arctic region as a result of the general transformation of state policy on the NSR. The Deputy Prime Minister in charge of the development of the infrastructure of the NSR is also responsible for state policy in the field of integrated socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation[285]. Thus, we can say that there is some duplication of functions, but another point of view is that his role is leadership and monitoring since this Deputy Prime Minister is primarily responsible for the development of the Russian Far East. However, this is typical for the Russian government, where the Prime Minister is assisted by deputy prime ministers. The highest state institutions implemented a strategic definition of the significance of the NSR and its internal-state orientation, which occurred after 2014. and related events (international sanctions, which have created many restrictions on the international activities of the Russian Federation, including a sharp reduction in international transit traffic along the NSR). All this led to the need for the Ministry of Regional Development to demonstrate its activity and take responsibility for a significant (about a quarter) of measures for the development of the NSR.

Mentions of the other ministries are not so numerous and range from ten at the Ministry of Emergency Situations, nine at the Ministry of Industry and Trade, seven at

---

[285] Distribution of responsibilities between Deputy Prime Ministers. – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/gov/responsibilities/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

the Ministry of Natural Resources (to which you can add one independent event at Roshydromet) and the Ministry of Energy, six at the Ministry of Economic Development, up to two for the Ministry of Communications and one each for the Ministry of Health and the Ministry of Defense. Obviously, the ministries heading this list have a greater potential for influence than those that compete with them. This does not negate the possibility of lobbying by Russian elite groups associated with them, not associated directly with the Executive branch of government. For example, the Norwegian researcher A. Moe in his work justifies the interest and significant participation in the strategic policy of the NSR by the military, not linking their influence only with the Ministry of Defense[286]. And the Australian researcher E. Buchanan, describing the main actors providing strategic planning for the development of the NSR, writes about "ministries, departments and individuals", which she further elaborates in her article[287].

Turning to the category of non-governmental entities, we note that within the framework of our scheme, two fundamental institutions for the Russian economy and politics, such as state corporations: Rosatom and Roscosmos, were assigned to them. It is observed that their removal from the framework of the institutions of Russian power to a certain extent contradicts A.A. Sergunin and V.N. Konyshev, who in their article list them in the general list of government entities operating alongside the ministries of executive power of Russia. The reason for our disagreement is the definition of state corporations, which is specified in the Federal law "On Non-profit Organizations"[288]. According to it, a state corporation is "a non-profit organization that does not have a

---

[286] Moe, A. A new Russian policy for the Northern Sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. op. cit. p. 211.

[287] Buchanan, E. The overhaul of Russian strategic planning for the Arctic Zone to 2035. – Text : electronic // NATO Defense College : [website]. – URL: https://www.ndc.nato.int/research/research.php?icode=641 (accessed: 01.03.2023).

[288] Federal Law of the Russian Federation dated 12.01.1996 No. 7-FZ "About non-profit organizations" (with amendments and additions, intro. effective dated 01.01.2019) (ed. dated 29.07.2018). – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8824/933187ac22e14635e1e3ba1c5d5ca118bca5b17d/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

membership, established by the Russian Federation on the basis of a property contribution and created to carry out social, managerial or other socially useful functions"[289]. Thus, it does not belong to the bodies of any branch and level of government and cannot be equated with the ministry in terms of its actions and functions.

On the other hand, we have designated its formal (and not practically) 'non-state' status since, according to the same law, state corporations were created on the basis of the property contribution of the Russian state and have formal independence. They are related to the decisions taken by the state and the strategies formed for the development of certain sectors and segments of the Russian economy[290].

Even greater state involvement of state corporations reflects not their grounds defined by legislation but the actual practice of decision-making in the modern Russian political system. Its subjective reflection can be found in the reports of Politburo 2.0[291]. One of the important theses of the last report published in 2019 is the statement that Y.V. Kovalchuk is part of the closest circle (the so-called "politburo 2.0") of the Head of the Russian State and the "Kovalchuk group" (which, in addition to Y.V. Kovalchuk, includes his son, B.Y. Kovalchuk, who serves as Deputy General Director for Development of Rosatom), in turn, "oversees the Rosatom state Corporation"[292]. The fact that this situation is not unique and concerns not only Rosatom but confirms the presence in the same immediate management circle of the head of another influential state corporation, Rostec S.V. Chemezov.

---

[289] Federal Law of the Russian Federation dated 12.01.1996 No. 7-FZ "About non-profit organizations" (with amendments and additions, intro. effective dated 01.01.2019) (ed. dated 29.07.2018). op. cit.

[290] Federal Law of the Russian Federation dated 01.12.2007 No. 317-FZ "On the State Atomic Energy Corporation Rosatom" (amended from 28.06.2022 No. 184-FZ). – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/26621 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[291] Analytics. – Text : electronic // Communication holding Minchenko Consulting : [website]. – URL: https://minchenko.ru/analitika/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[292] Politburo 2.0 and the anti-establishment wave. – Text : electronic // Communication holding Minchenko Consulting : [website]. – URL: https://minchenko.ru/netcat_files/userfiles/PB_2.0_I_ANTIISTEBLIShMENTNAYa_VOLNA_04.06.19_LAST.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Moreover, some academic studies also describe the special role of state corporations in the Russian political system, defining them as system-forming and stabilizing institutions of the state, performing much more fundamental functions than the designated social, managerial, etc.[293]. In fact, it is state corporations that today determine the key vectors of development of entire industries and sectors of the Russian economy and have the necessary political resource to influence the highest power institutions of the Russian Federation, implementing, in turn, the centralized principle of policy implementation in the Russian state.

In the context of the proposed hierarchy, this justifies their status as "non-governmental" subjects separated from state authorities. At the same time, their "independence" is quite formal since the degree of inclusion in the political decision-making process and lobbying influence on them can be assessed as extremely high. In the power hierarchy of Russia, they can compete with relevant ministries and departments in making strategically important decisions, including such as the development of the NSR and its infrastructure (in particular, the construction of an icebreaking fleet, etc.). This justifies the schematic arrangement of these subjects at the same level with federal, not regional authorities.

The number of activities carried out according to the Plan with the participation of state corporations also confirms their importance. First of all, this concerns Rosatom State Corporation, which is responsible for a total of 55 activities, which make up about two-thirds of their total number. Moreover, Rosatom implements 16 activities independently, without the participation of other entities. Each of these indicators significantly exceeds those indicated above for ministries. For Roscosmos, these

---

[293] Idrisov, G.I. Industrial policy of Russia in modern conditions / G.I. Idrisov. – Moscow: Publishing House of Gaidar Institute, 2016. p. 26-28, 41, 111-112. – Text : direct [in Russian].
Krekotnev, S.N. State industrial policy of modern Russia: national and regional aspects: diss. for Candidate of Political Sciences : speciality 23.00.02 "Political Institutions, Processes and Technologies" : dissertation for the degree of candidate of political sciences / Sergey Nikolayevich Krekotnev; Moscow State Transport University. – Moscow, 2011. pp. 11-12. – Text : direct [in Russian].
Kinyakin, A.A. Problems of the relationship between government and business in modern Russia / A.A. Kinyakin. – Moscow, 2008. pp. 105, 174, 178. – Text : direct [in Russian].

indicators are lower. They are responsible for seven activities, among which this state corporation has a monopoly right for two and is responsible for it.

In addition to quantitative indicators, the importance of state corporations is reflected in the content of the activities they implement. Thus, Rosatom is designated as the only responsible entity in two large blocks of events: the "development of navigation and hydrographic support of navigation in the waters of the NSR"[294] and the "development of the icebreaker fleet"[295]. The Plan dated 01.08.2022 also states that the main department of the NSR was created under the leadership of Rosatom[296]. Deputy Prime Minister Alexander Novak, who is responsible for technical issues related to energy, as well as the functioning of "Rosatom", said that the Glavsevmorput, which includes the Naval Operations Headquarters, will ensure the safety of navigation along the routes of the NSR, stable delivery of northern cargo to various Arctic regions, and will also seek to attract additional new transit cargo carriers. This task was set by the President of the Russian Federation in June 2022, taking into account the increased tasks of organizing intensive navigation, ensuring the safety and efficiency of navigation of all shipowners in the waters of the NSR[297]. It is planned that by the end of 2024, the Northern Sea Route should operate year-round. The Federal State Budgetary Institution Glavsevmorput was established in the year of the 90th anniversary of the Soviet Main Directorate of the Northern Sea Route, which was established in 1932 for the national economic development of the Arctic and to ensure navigation along the Northern Sea Route. However, according to a foreign researcher, this organization was created as a response to the emergency situation that occurred in November-December

---

[294] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

[295] Ibid.

[296] The plan for the development of the Northern Sea Route until 2035 has been approved. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/russia/855216 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[297] The Main Directorate of the Northern Sea Route has been created in Rosatom. – Text : electronic // News agency AK&M : [website]. – URL: https://www.akm.ru/press/v_rosatome_sozdano_glavnoe_upravlenie_severnogo_morskogo_puti/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

2021, when 24 ships got stuck in the ice at various points of the NSR[298]. This required a revision of the existing mechanism for monitoring the safety of navigation, and consequently, the above-mentioned change was made in order to improve coordination. This additional responsibility will require the availability of adequate specialists to perform this function. It can be noted that Rosatom had no connection with shipping and navigation until 2019.

Roscosmos, in accordance with its branch of activity, is responsible for the production and launch into orbit of spacecraft, etc. Thus, state corporations are the dominant subjects of the policy on the development of the NSR in certain segments, displacing the executive authorities of the Russian Federation from it.

The presented hierarchy makes it possible to determine, in sufficient detail, up to a specific Ministry and its subordinate department, as well as a specific region, the subjects that participate in the development policy of the NSR. In addition, it reflects the weightage of each of them in the policy being implemented and allows us to draw conclusions that today the development of the Northern Sea Route is a matter of federal importance, in which certain political bodies (the Ministry of Transport and somewhat less the Ministry of Regional Development) and large political and economic entities, such as Rosatom State Corporation (partly Roscosmos), play a key role who have the opportunity to lobby their interests in the political elite of Russia. However, this highest level of decision-making on the strategic development of the NSR also demonstrates the fact that it is impossible to reduce the policy associated with it only to executive (and regional) government institutions, as well as state corporations. It is obvious that the spectrum of those involved in making relevant decisions is wider and should include other subjects of socio-political relations.

A. Moe, E. Buchanan, A.A. Sergunin, V.N. Konyshev, N.A. Yakovlev, G.V. Lebedev and a number of their colleagues mentioned above, present in their works such

---

[298] Arctic Shipping Routes: Russia's challenges and uncertainties. – Text : electronic // The Barents Observer : [website]. – URL: https://thebarentsobserver.com/en/opinions/2022/08/arctic-shipping-routes-russias-challenges-and-uncertainties (accessed: 01.03.2023).

a more general picture of subjective participation in the policy on the development of the NSR in their work[299]. We will try to supplement the hierarchy proposed by us, based on a practical analysis of the normative document, with their theses and conclusions.

We noted above that, as part of their work, A.A. Sergunin and his colleagues define ministries and state corporations as subjects of the same power and management level, which is not correct from a formal point of view but corresponds to the actual realities of the Russian political process. and domestic researchers, N.A. Yakovlev and G.V. Lebedev state corporations, are included in the management system of the NSR[300]. A.V. Varlamov in his article generally advocates the creation of a new State Corporation that would carry out the management functions of the NSR[301]. It is obvious that at the moment, this role is played by the state corporation Rosatom. At the same time, many authors note that in the context of the NSR, Rosatom is in a state of competition and division of spheres of influence with a specific institution of executive power – the Ministry of Transport. The arbiter in this dispute is the head of the Russian state, who makes final decisions on the most fundamental issues.

One example of such a question was the management system of the NSR Administration. This institute was established (or restored, taking into account the Soviet experience) in 2013 under the responsibility of Rosmorrechflot on the basis of an

---

[299] Sergunin, A. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors. op. cit.
Moe, A. A new Russian policy for the Northern Sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. op. cit.
Sergunin, A. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making. op. cit.
Henderson, J. The Globalization of Russian Gas – Political and Commercial Catalysts / J. Henderson, A. Moe. – Cheltenham UK: Edward Elgar, 2019. – 189 p. – Text : immediate.
Carlsson, M. Russia and the Arctic: Analysis and Discussion of Russian Strategies / M. Carlsson, N. Granholm. – Stockholm: Swedish Defence Research Agency, 2013. – 45 p. – Text : immediate.
Klimenko, E. Russia's Arctic Security Policy / E. Klimenko // SIPRI Policy Paper. – February 2016. – Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute, 2016. – 48 p. – Text : immediate.
[300] Yakovlev, N.A., Lebedev, G.V. Who controls the Northern Sea Route? / N.A. Yakovlev, G.V. Lebedev. – Text : direct // Marine collection. – 2010. – No. 6. pp. 39-42 [in Russian].
[301] Varlamov, A.V. Designing the management system of the Northern Sea Route: a corporate approach / A.V. Varlamov. – Text : direct // Bulletin of Omsk University. The series "Economics". – 2015. – No. 1. pp. 69-71 [in Russian].

order of the Government of the Russian Federation[302]. Its main task is to "organize the navigation of vessels" [303] on the NSR, that is, in the area that Rosatom claims to control. As a result of the confrontation between the Ministry of Transport and this state corporation in 2018, responsibility for the organization of the "Arctic voyage"[304] was divided between these two entities on the principle of "two keys" [305]. Representatives of two important political institutions took part in lobbying the interests of one of the two parties: the Presidential Administration of the Russian Federation (according to some authors, ahead of the Security Council and the Arctic Commission in matters of policy formation regarding the NSR[306]) and the Audit Chamber of the Russian Federation (according to the law, which has special powers in state control over state corporations[307] and, accordingly is able to influence Rosatom).

Thus, disputing certain aspects of the "state-centrist" Sergunin-Konyshev model, the author is in conformity that the Head of State should be placed at the head of the hierarchy of subjects making decisions on the policy of the NSR and also that the Presidential Administration, the Audit Chamber and the Administration of the NSR should be included in this system. At the same time, in addition to the latter, which performs applied functions, the rest belong to the category of fundamental subjects that influence general, strategic decisions and not local issues of the development of the Northern Sea Route.

---

[302] Order of the Government of the Russian Federation dated 15.03.2013 No. 358-r "On the establishment of the federal state institution "Administration of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/docs/843/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[303] Ibid.

[304] Sergunin, A. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors. op. cit. p. 262.
Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. op. cit. pp. 220-222.

[306] Pacer, V. Russian Foreign Policy under Dmitry Medvedev, 2008-2012 / V. Pacer. – Abingdon: Routledge, 2016. p. 128. – Text : direct/

[307] Federal Law of the Russian Federation dated 05.04.2013 No. 41-FZ "About the Audit Chamber of the Russian Federation" (as amended on 30.04.2021). – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144621/9ca096343946458276fdab2266bd1246b385df95/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

It is worth noting that a similar logic of the management of the NSR was observed in the Soviet system, with the difference that the Glavsevmorput (the analogue of which is the modern Administration of the NSR) performed an order of magnitude more significant role, until the post-war period independently implementing its expanding functions. At the same time, as we wrote in paragraph 1.3, the issues of giving him these functions and, accordingly, allocating a budget to him were determined by the supreme Soviet leadership.

Starting from the post-war period, a gradual functional differentiation of the management of the NSR was carried out. New departments were formed, to which certain functions of the Main Sea Route were transferred, such as the Main Directorate of the Hydrometeorological Service and the Ministry of Civil Aviation. As a result, in 1964, the Glavsevmorput was completely liquidated, and its powers were transferred to the Ministry of the Navy (the Main Directorate of Navigation). In 1971, the Administration of the NSR was established, also subordinated to the Ministry of Defense[308].

Thus, the modern organisational structure of the management of the NSR inherited certain features of the system organised in the Soviet period. It is only necessary to take into account that the system of the 1970s, rather than earlier years, was continued when one department had the leading authority to manage the Northern Sea Route. The decisions of the country's top leadership have always been leading in this regard.

Confirmation of the continuity of this system, which has been transformed by taking into account the current political realities of Russia, is also the scheme of the "proposed structure of the state vertically integrated navigation management on the NSR"[309], proposed by the mentioned Russian authors N.A. Yakovlev and G.V. Lebedev. They based their article, on what was being prepared in 2009, the draft law

---

[308] Yakovlev, N.A. Who controls the Northern Sea Route? (creation of the Federal State Institution "Administration of the Northern Sea Route"). op. cit. pp. 37-39.
[309] Ibid, p. 37.

"On Amendments to Some Legislative Acts of the Russian Federation regarding the state regulation of merchant shipping along the routes in the waters of the Northern Sea Route"[310], and demonstrated the structure in which the main place in the management of the NSR is assigned to the Ministry of Transport of the Russian Federation. The presented vertical was formed in such a way that the Ministry of Transport had to carry out management functions through Rosmorrechflot, which, in turn, had to regulate the activities of the NSR Administration. Other entities (in particular, the Ministry of Defense of the Russian Federation), as well as Rosatom, were defined in this scheme as actors who did not make major decisions[311].

According to the authors, such a structure was based on such documents as the Maritime Doctrine of the Russian Federation[312], "Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2020 and beyond"[313], the Federal Target Program "Development of the transport System of Russia (2010-2015)"[314], and "Development of civil marine equipment for 2009-2016" [315]. For us, this

---

[310] Federal Law of the Russian Federation dated 28.07.2012 No. 132 "On Amendments to Some Legislative acts of the Russian Federation regarding the State Regulation of Merchant Shipping along the routes in the waters of the Northern Sea Route". op. cit.

[311] Yakovlev, N.A. Who controls the Northern Sea Route? (Creation of the Federal State Institution "Administration of the Northern Sea Route"). op. cit. p. 37.

[312] The Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2020. Approved by the President of the Russian Federation on 27.07.2001. Terminated. – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
Maritime Doctrine of the Russian Federation. Approved by the President of the Russian Federation dated 26.07.2015. Terminated. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/555631869/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[313] Decree of the President of the Russian Federation dated 18.09.2008 No. Pr-1969 "Fundamentals of Russia's state policy in the Arctic for the period up to 2020 and beyond". – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/info/18359/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[314] Resolution of the Government of the Russian Federation dated 20.05.2008 No. 377 "Development of the transport system of Russia (2010-2015)". – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://www.mintrans.gov.ru/documents/1/260 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[315] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.02.2008 No. 103 "About the federal target program "Development of civil marine equipment" for 2009 – 2016". – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL:

example is indicative, as it reflected the attempt of the Ministry of Transport to concentrate the management of the NSR, including using the Administration of the Northern Sea Route for this purpose. In addition, it reflected the documents that, at a certain stage, determined the management structure of the NSR. Today, the system is formed in a different way. The Ministry of Transport plays a leading role but is only one of a number of ministries that implement segments of management of the NSR and continues to compete in this area with Rosatom State Corporation.

Another modern entity not included in our first scheme is the Federal Assembly of the Russian Federation. Its role is also difficult to call applied, as in the case of the Executive branch of the government and state corporations. Furthermore, it is not fundamentally a priority, as the institution of the President and his Administration. The latter circumstance is not connected with the issues of the Arctic policy of the Russian Federation but in general, with the functional role that is currently assigned to the legislative authorities in the Russian system. According to analysts, this branch has a secondary role in the Russian decision-making process. All important decisions on a national scale are made by the Head of State and promoted by his inner circle and Administration[316]. Based on this practice, the role of the Federal Assembly in the development policy of the NSR is relatively low. However, it would also be incorrect to completely exclude its role in the process.

Therefore, in the structure of the State Duma and the Federation Council, there are special committees on regional policy and problems of the North and the Far East. However, there is no special committee that deals with the NSR. In addition, despite the limitations of its powers, the Federal Assembly of the Russian Federation has certain instruments of influence on the political process. These include participation in the planning of the state budget, the development of draft laws defining the foreign and

---

http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102359787&backlink=1&&nd=102120413 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[316] Lobbyists and how decisions are made – how it works in Russia. – Text : electronic // Time and money. Yuri Alaev website : [website]. – URL: https://www.e-vid.ru/zakon-i-pravo/250219/lobbisty-i-reshaly-kak-eto-ustroeno-v-rossii (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

domestic policy of the state, the ratification of international treaties and, in general, the conduct of international "parliamentary diplomacy", including with the Arctic states and entities interested in the NSR (such as the EU). Thus, the institutions of legislative power should also be taken into account as subjects capable of influencing the development policy of the NSR.

The State Commission for the Development of the Arctic was established by order of the President in February 2015 and serves to increase the effectiveness of state programs in the Arctic and as a coordinating organisation between federal, regional, local authorities and other organisations for the socio-economic development and security of the Arctic region, including the optimal use of the NSR as a unified national transport route of Russia[317]. In 2022, the organisation had 58 members, including federal authorities of various ministries, governors of Arctic regions, representatives of companies, as well as some representatives of universities. However, it should be noted that all of them are based in Moscow, which could be regarded as a lack of regional representation. In fact, the state commission for the development of the Arctic does not have a single member of any of the Federal Assembly, and this is important because the Duma consists of 50% of representatives directly elected by the people[318].

The last issue concerning the subject distribution of the policy for the development of the NSR is related to the inclusion in this structure of non-management organizations, including those not belonging to the category of state corporations. It is worth noting that researchers give different assessments of the ability of this group of subjects to influence the Arctic policy of the state. For example, N.A. Yakovlev and G.V. Lebedev reduce the main management functions to the Ministry of Transport. A.A. Sergunin and V.N. Konyshev, based on the "bureaucratic approach" they use, also assign a fairly small place to public institutions in the structure of the organizational

[317] About the State Commission for the Development of the Arctic. – Text : electronic // State Commission for the Development of the Arctic : [website]. – URL: https://arctic.gov.ru/about-us-overall/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[318] The composition of the State Commission on Arctic Development as amended by Government Decree No. 1584-r dated June 16, 2022. – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/info/45982/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

policy of the NSR. In particular, they write that civil society in Russia is still in its infancy, and for this reason its influence on policy-making in the Arctic is relatively insignificant and chaotic[319]. The three categories of entities that, according to the authors, are exceptions and can influence the policy that determines the development of the NSR are companies from the energy, fisheries and transport sectors. Their participation manifests itself in the form of lobbying their interests at the government level. Also, researchers give some subjectivity to indigenous peoples who represent their interests through human rights organizations, etc.[320]. The utilisation of the international experience of the Suez and Panama canals expansion, especially the aspect of participatory democracy and involvement of the youth, may be useful in improving the political process involved in formulation of policy for the NSR, and will also result in increased civil culture as advocated by Almond and Coleman, greater trust between the government and the people and also foster patriotism.[321]

A different interpretation in his research is given by A. Moe, who identifies such groups as "military", commercial organizations, shipbuilders and a number of others as the main parties interested in the development policy of the NSR. The author does not exclude from this series state institutions (in particular the Ministry for the Development of the Far East and the Arctic, the Ministry of Transport and the Administration of the NSR), as well as the Rosatom State Corporation. However, a significant part of his work is devoted to the analysis of non-State actors. With each of these groups, he connects certain aspects of the policy regarding the NSR. These include, for example, the protectionist orientation of Arctic policy, updated after 2014 by the military and lobbied by them in government structures. The entity partly

---

[319] Sergunin A. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making. op. cit. p. 12.
[320] Ibid, p. 12.
[321] Almond, G.A. Coleman, J.S. The politics of the developing areas. Comparative Politics: A Developmental Approach. – Princeton: Princeton Legacy Library, 1960. – pp. 17-19. – Text : direct.
Zazou, Z.A. Citizens' participation in financing national projects / Z.A. Zazou. – Text : direct // Review of Economics and Political Science. – 2020. – pp. 7-8. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131.
Bhagwat, J.V. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia on the example of the Northern Sea Route / J.V. Bhagwat. – Text : direct // Moscow University Bulletin. – 2021. – Series 12. Political sciences. – No. 2. – pp. 94-99.

challenging this orientation and ensuring the presence of foreign capital in the region was the private commercial company Novatek, which has contradictions not only with the 'military', but also Rosatom[322]. This 'chain' could be extended.

Russian researchers, V.P. Zhuravel, V.P. Nazarov, also remarked about the connection of the NSR with the "industrial clusters of the country", and, accordingly, with large commercial companies (such as PJSC Novatek and its foreign partners, Gazprom Neft, Severnaya Zvezda, etc.). According to their research, the current state of the development of the NSR and its prospects are largely associated with these companies[323].

Regarding the issue of the influence of non-state actors, we agree that the hierarchy of subjects by Sergunin-Konyshev for the NSR is relevant, but it has the feature of excessive state-centrism. State institutions and corporations have priority in determining the main areas of policy for the development of the NSR. Moreover, situations of conflict of interests lead to the need for arbitration and decision-making at the level of the Head of State and ensure the permanent participation of the Presidential Administration in this policy.

This does not mean that non-State actors do not have capabilities and levers of their influence. Obviously, in this case we are not referrring to professional social organisations, etc. Moreover, large Russian companies such as PJSC Novatek, PJSC Gazprom, PJSC MMC Norilsk Nickel, PJSC Gazprom Neft also demonstrate their subjectivity, lobby and implement their interests, including by attracting foreign partners. One example of the latter factor (foreign capital) is the cooperation of PJSC Novatek with the French company Total and the Chinese corporations CNPC and CNOOC, within the framework of the Yamal LNG and Arctic LNG-2 projects.

---

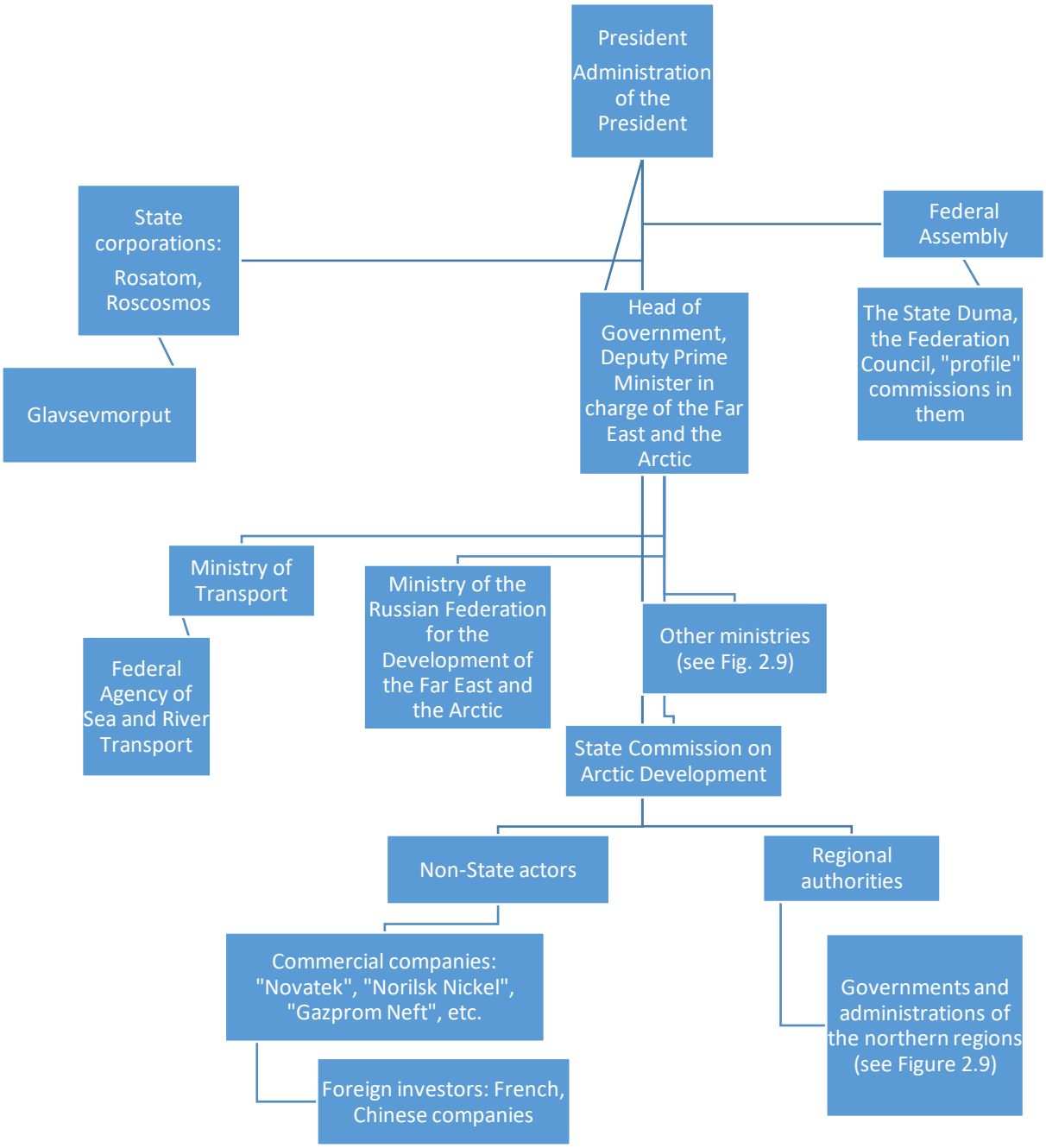
[322] Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. op. cit. pp. 214-222.

[323] Zhuravel, V.P., Nazarov, V.P. The Northern Sea Route: present and future / V.P. Zhuravel, V.P. Nazarov. – Text : direct // Bulletin of the Moscow State Regional University. – 2020. – No. 2. pp. 142-155 [in Russian].

Thus, just as in the case of regional entities, commercial actors do not have the ability to dominate strategic issues of the NSR, but they can influence them and implement large projects (Yamal LNG), which makes them an important element of the organizational structure of the NSR's development policy.

In general, summarizing the details reflected in the previous diagram (**Fig. 2.9**), the general hierarchy of subjects of this policy can be represented as follows (**Figure 2.10**).

Figure 2.10 – Hierarchy of actors engaged in development and management of the NSR[324]



[324] Decree of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "On approval of the attached Plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

It is obvious that the presented scheme has a high degree of conditionality and is primarily aimed at identifying the main subjects that form the organisational structure of the policy for the development of the NSR, as well as a certain degree of their dominance over others.

Also, the above review of the main subjects and the scheme formed on its basis allow us to identify the main functional characteristics of each of them, which determine the relationship between the elements of the organizational structure of the development policy of the NSR. Thus, the highest level of the President of the Russian Federation and his Administration provides a general strategic definition of this policy. Within its framework, key decisions are made and, as far as possible, arbitration and separation of powers of entities seeking to implement the development of the NSR are implemented.

At the next level of the executive, partly legislative, and state corporations, the main policy directions are being developed and implemented. Each of these subjects has its own interests. The decisions made by the actors may be contradictory, which actualizes the functions of the subjects of the 'highest level'. At the same time, they have their own hierarchy, which also differentiates their functioning and the tasks they perform.

Depending on them in many ways, however two more blocks of subjects independent of each other are striving to influence certain decisions: regional authorities and non-governmental organizations. Placing them on the same level within our scheme does not mean that, for example, commercial companies do not carry out projects of federal significance and interact only with representatives of governments and regional administrations. On the contrary, their functions for the development of certain segments of the infrastructure of the NSR and its economic significance are extremely important, although they do not have a state-strategic scale.

Thus, the basis of the organisational structure is made up of the subjects of executive power and state corporations that we initially identified. The institutions located 'above' them perform the function of control and general management, and those located 'below' implement certain segments of the NSR policy based on the

criterion of a certain territory or economic interests. Taking into account each of them is necessary for a comprehensive understanding of the decisions made on the NSR.

The range of applied tasks solved by the subjects, which are currently included in the policy for the development of the NSR, can also be found in the Plan. In it, they are grouped within the framework of complex measures aimed at solving certain tasks within the framework of the NSR. In addition to the previously mentioned measures for the development of the icebreaking fleet and navigation and hydrographic support of shipping, the implementation of which is entirely under the jurisdiction of Rosatom, nine others belong to them. In particular, this includes the priority issue of developing the infrastructure of seaports and terminals. A number of ministries (Ministry for the Development of the Far East and the Arctic, the Ministry of Transport, the Ministry of Defense) are responsible for these tasks along , with Rosatom. In general, this set of tasks presented in the Plan is rather limited (within the framework of four applied positions), which may be related to their solution in other 'related' sets of measures, such as, for example, tasks to stimulate the development of cargo traffic and international transit shipping, and issues of the development of aviation and railway infrastructure, etc.

An important aspect missing from the various participants in the policy-making process is an organisation independent of the government, which constantly evaluates the process and provides feedback to either the presidential administration or the Federal Assembly. An organization that could fulfill this role is the Audit Chamber of the Russian Federation, which regularly monitors various projects and schemes. In fact, this organisation prepared one such report, which was published in 2020[325]. An analysis of the media shows that the Government did not pay much attention to this report, unlike others prepared by this organisation. However, this vital organization prepares

[325] Audit Chamber of Russia Bulletin No. 6 (295) 2020 "Implementation of national projects". – Text : electronic // Accounts Chamber of the Russian Federation : [website]. – URL: https://ach.gov.ru/upload/iblock/61e/61ee9a116b8b7b494c074d0def5f4a1b.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

reports only depending on its annual work plan. Therefore, it is proposed to include monitoring of projects of national importance, such as the NSR, in its annual task.

Another set of tasks is aimed at the development of the rescue and auxiliary fleet, as well as (within the framework of separate sets of measures) ensuring the safety of navigation and communications, medical care in the waters of the NSR and the formation of personnel support for infrastructure projects[326]. Their implementation involves combining the activities of a sufficiently large number of ministries (including the Ministry of Emergency Situations and the Ministry of Health) and regional authorities, and the allocation of a separate independent segment for Rosmorrechflot (mainly in terms of the construction of rescue vessels).

There is also an essential regulatory function for assessing the safety of the transport system, including the safety of navigation. This role cannot be performed by the service provider – Rosatom. Unfortunately, the Rostransnadzor agency currently does not have specialized tasks for this, which is considered a disadvantage. The disappearance of safety violations from the Administration of the Northern Sea Route website from 2018 indicates that the authorities do not attach much importance to this[327]. In our opinion, the government should promote an organisational culture of safety, and to ensure this, Rostransnadzor should submit annual reports regarding this aspect.

Furthermore, a separate set of activities is dedicated to developing aviation and railway infrastructure. In addition to the ministries and Rosatom, its implementation involves independent tasks for the Federal Air Transport Agency, as well as for certain

---

[326] Bhagwat, J. Shipping on the Northern Sea Route: Need for greater emphasis on mutual cooperation and a non-negotiable safety culture. Part I / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 39. pp. 21-23 [in Russian].
Bhagwat, J. Shipping on the Northern Sea Route: Need for greater emphasis on mutual cooperation and a non-negotiable safety culture. Part II / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 40. p. 21 [in Russian].

[327] Bhagwat, J. Shipping on the Northern Sea Route: Need for greater emphasis on mutual cooperation and a non-negotiable safety culture. Part II. op. cit. pp. 10-25.
Bhagwat, J. Shipping on the Northern Sea Route: Need for greater emphasis on mutual cooperation and a non-negotiable safety culture. Part I. op. cit. pp. 5-25.

regions. Their inclusion is not formally generalized, but is determined by specific projects that are included in this set of issues (construction of the Sosnogorsk-Indiga railway, Arkhangelsk-Syktyvkar-Perm, etc.).

Equally important are the tasks of developing energy capacities. Three of the five issues included in it involve the participation of many regional actors. It is worth noting that this complex includes the task of developing the infrastructure for the use of liquefied gas, which is related mainly to the activities of commercial, not state entities. The complex activities for developing domestic shipbuilding, primarily provided by the Zvezda, Baltic shipbuilding complex and others, is also partly beyond the scope of direct state activities.

The last of the tasks noted in the plan is to ensure environmental safety in the water area of the NSR. The implementation of this issue at the level of ministries, primarily the Ministry of Natural Resources, obviously means that the Russian leadership is aware of its importance and the need for a planned solution to its issues[328].

In general, the presented tasks demonstrate the main substantive directions of the functioning of the subjects of the organisational structure for the NSR's development policy and reflect the involvement in their implementation of all (except the highest) levels of the hierarchy presented. Within the framework of specific applied projects, they also find their expression. Among them is a large-scale logistics project for the construction of the Northern Latitudinal Passage, involving a railway connection between the west and the east of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug, including the Northern and Sverdlovsk Railways; The Yamal LNG commercial project, which included the construction of the Sabetta port, the construction of the mentioned railway lines (the Belkomur, Barentskomur, Karskomur project), etc[329]. It is evident that their

---

[328] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "Approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

[329] Problems and prospects of development of the Northern Sea Route as an element of the unified Arctic transport system. – Text : electronic // Roscongress : [website]. – URL: https://roscongress.org/materials/problemy-i-perspektivy-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-kak-elementa-edinoy-arkticheskoy-transportn/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

consideration goes beyond the organisational components of policy analysis for the development of the NSR and involves its applied aspects.

Summing up this paragraph, we once again indicate that the organisational structure of the policy for the development of the NSR assumes the inclusion of subjects in it, the degree of influence of which is very different. Thus, the 'upper level' of the subject hierarchy consists of the highest authorities of Russia, which make strategic decisions regarding this policy. The executors of this policy are the ministries (among which the Ministry for the Development of the Far East and the Arctic dominates) and the Rosatom state corporation, which shares a significant part of the tasks being executed in a competitive process. They seek to lobby their interests at the highest level of government for this purpose. Moreover, the implementation of the policy is carried out by regional and non-State actors with some influence.

The existing management structure of the NSR is largely focused on federal authorities. The Federal Assembly plays a secondary role, although both bodies (the Federation Council of the Russian Federation and the State Duma of the Russian Federation) have committees related to northern affairs. The State Commission on the Arctic does include a wide range of members, but mainly federal and regional authorities, in effect, members of the ruling elite. The role of regional entities in the development of the NSR will be discussed in more detail in Chapter 3. There are several representatives from universities, but Federal Arctic universities are not represented. In addition, there is little evidence of the participation of citizens in NSR policy formulation, which indicates the need to improve civic culture and participatory democracy. There are no institutions independent of the government that would evaluate and monitor the implementation of projects and the safety of transport, including navigation.

The implementation of the functions of the subjects finds its expression in the complexity of activities carried out by them aimed at solving fundamental infrastructural, organisational, legal and other issues. The applied form of their activity

is projects that ensure the development of the NSR and its functioning as a transport route of future international and, especially, of current national significance.

2.3 Regulatory framework for the development policy of the NSR

The next topic of research is the determination of the regulatory framework used for the implementation of the NSR's development policy, which is the final one within the framework of this chapter, devoted to the fundamental aspects of the formation of this policy including its geopolitical and organisational-structural components. The regulatory framework is a logical continuation of the last of these aspects (organisational and structural). The idea formed in the previous paragraph about the organisational structure of the policy for the development of the NSR, the subjects included in it, and the tasks and functions implemented by them (as well as their hierarchy) will provide an understanding of the context and foundations of the formation of the regulatory framework for the development of the Northern Sea Route. It will permit going beyond the formal legal analysis of documents, thus encompassing it with political content.

It is worth noting that attempts to analyse the regulatory framework of the policy concerning the NSR were made by Russian and foreign authors[330]. Also, earlier in section 1.3, we outlined the main processes and documents that determined the policy for the development of the NSR in the Soviet period. The disintegration of the USSR, and transitional and transformational processes in Russia determined the further stages of the policy and its regulatory framework in the state. Some authors observe that during the crisis period of the 1990s. The development of the North and its transport communications was not on the agenda and, for obvious reasons, was not identified as a priority of state policy. One of the main initiatives was Mikhail Gorbachev's

---

[330] See for example: Problems of the Northern Sea Route. op. cit.
Factor analysis and forecast of cargo flows of the Northern Sea Route / ed. by Selin V.S., Kozmenko S.Yu. – Apatity: KSC RAS, 2015. – 335 p. – Text : immediate [in Russian].
Lukin, Yu.F. Hybridity of the diverse Arctic in Covid 2020. op. cit.
Vylegzhanin, A.N. Base line of Russian Arctic Laws. op. cit.

'Murmansk speech' on October 1, 1987, in which he declared the need to open the NSR for international shipping. Its consequence was the approval on September 14, 1990, of the 'Rules of navigation on the routes of the NSR'[331], which began to be implemented in the summer of 1991 and operated until 2013. These rules gave the right to foreign vessels to carry out transportation via the NSR and established a navigation regime based on granting permissions for them.

Despite the fact that this document was adopted on the eve of the collapse of the USSR, it largely determined the normative guidelines for the development of the NSR in Russia during the 1990s. The first President of the Russian Federation, Boris Yeltsin, also determined the prospects for the development of the Northern Sea Route as an international highway. One of these results of this was the "Navigation Guide"[332] for ships on the NSR, which was translated into English and aimed at foreign users. However, in fact, the development of the NSR was not carried out, money was not invested in it, and this served as the basis for the destruction of its infrastructure and a significant reduction in the volume of traffic.

Evidence of the limited attention to the NSR of the country's leadership during this period is the absence of a single concept (or other document) that would determine the stages and directions of its development. In most cases, mentions of the Northern Sea Route were isolated and declarative. Thus, in the Federal Law "On the Fundamentals of State Regulation of the Socio-Economic Development of the North of the Russian Federation"[333] dated June 19, 1996, the NSR occurs only once, in the

---

[331] Rules of navigation along the routes of the Northern Sea Route. Approved by the Ministry of the Navy of the USSR on 14.09.1990. – Text : electronic // Pandia : [website]. – URL: https://pandia.ru/text/80/156/32367.php (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[332] A guide for sailing. Requirements for the design, equipment and supply of vessels following the Northern Sea Route. – Text : electronic // Manual, instruction : [website]. – URL: https://rykovodstvo.ru/exspl/62137/index.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[333] Federal Law of the Russian Federation dated 19.06.1996 No. 76 "Basics of state regulation of socio-economic development of the North of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/9606 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

paragraph indicating the need for "advanced development" of infrastructure, in particular transport, "including the Northern Sea Route"[334].

Unfortunately for Russia, during Yeltsin's rule in 1997, Russia was the first Arctic country to recognize the primacy of the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Arctic. This negated the sectoral principle that the Soviet Union had hitherto followed, which, in turn, followed the past discussions between Russia and Great Britain in the XIX century (the Anglo-Russian Convention of 1825) and the Canadian law on this issue (the Northwest Territories Act of 1925). This short-sighted act led to the loss of Arctic possessions and a waste of time, effort and money when filing submissions with the Commission on the Limitation of the Continental Shelf. It should be noted here that other Arctic countries followed Russia's example only in the 21st century[335]. A group of scientists from the Russian Academy of Sciences agrees with this assessment and further states that the internationalization of the NSR is not in the national interest[336].

At the same time, it cannot be said that the Russian authorities of the 1990s did not realize the geopolitical significance of the NSR. The federal Law of 1998 "On Internal Sea Waters ...",[337] defined the rules of navigation of foreign vessels in the waters of the Northern Sea Route. Moreover, much later, based on the 2012 edition, it was in this law that the NSR was defined as the "historically established national transport shipping route"[338] of Russia. As the author has mentioned more than once, it is

---

[334] Federal Law of the Russian Federation dated 19.06.1996 No. 76 "Basics of state regulation of socio-economic development of the North of the Russian Federation". op. cit.

[335] Vylegzhanin, A.N. Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy / A.N. Vylegzhanin, P.A. Berkman, I.P. Zhuravleva, A.V. Soleveva – Moscow: MGIMO, 2021. pp. 12-21. – Text : immediate.

[336] Politics, economic and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): monograph / C. Wang, C. Yan, B.E. Vlasov [et al]. – Moscow: Institute of Europe RAN, 2022. – p. 58. – Text: direct [in Russian].

[337] Federal Law of the Russian Federation dated 31.07.1998 No. 155 "About the internal sea waters, the territorial sea and the adjacent zone of the Russian Federation" (as amended. dated 14.03.2022). – Text : electronic // Federal Laws of the Russian Federation : [website]. – URL: http://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-31.07.1998-n-155-fz/statya-14/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[338] Ibid.

still considered in this perspective, and the definition of the NSR as a national transport highway is interpreted in Russia as a status that does not contradict the norms of international law, serving as the basis for the policy of the Russian Federation in relation to it.

The "Code of Merchant Shipping of the Russian Federation"[339] adopted in 1999 became important in this context. As Yu.V. Bobrova wrote in the analytical note of the Russian International Affairs Council (RIAC) , after making additions to it based on Federal Law No. 132-FZ[340], the concept of "the waters of the NSR" were fixed for the first time and the space included in it was defined[341]. However, this was implemented somewhat later. In the 1990s, there were no significant practical changes in the development of the NSR. However, the foundation was laid for the national policy in the early part of the 21st century. A.I. Tymoshenko observed about this stage: "... it was only in the 2000s that real qualitative transformations began to take place in Russia's policy in the Arctic[342]. ... They gradually concerned not only attempts to restore the strategic positions of the Russian Federation in the region, but also the socio-economic development of the northern territories. The state has strengthened its rule-making activities, actively developing special legislative acts to solve a variety of Arctic problems"[343]. In many ways, this also affected the NSR.

One of the first pieces of evidence of increasing attention to it was the order of the Government of the Russian Federation in 1999, according to which the creation of a concept for the development of the NSR was launched. Even though its development

---

[339] Federal Law of the Russian Federation dated 30.04.1999 No. 81-FZ "Code of Merchant Shipping of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russian : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/13771 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[340] Federal Law of the Russian Federation dated 28.07.2012 No. 132 "On Amendments to Some Legislative acts of the Russian Federation regarding the State Regulation of Merchant Shipping along the routes in the waters of the Northern Sea Route". op. cit.

[341] Bobrova, Yu.V. The Northern Sea Route: the national legal regime in a changing international context / Yu.V. Bobrova. – Text : electronic // Federal Laws of the Russian Federation : [website]. – URL: https://russiancouncil.ru/activity/policybriefs/severnyy-morskoy-put-natsionalnyy-pravovoy-rezhim-v-menyayushch/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[342] Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII-XXI centuries). op. cit. p. 32.

[343] Ibid, pp. 32-33.

was delayed for almost ten years and was implemented in 2008 by the adoption of some documents (of national and sectoral significance), in which a special place was given to the Northern Sea Route, a new stage in the formation of the regulatory framework for its development can be considered 2000-2001 when some important documents were also adopted. Among them are the 'Concept of state support for the economic and social development of the regions of the North'[344] (2000), 'The Concept of the Shipping Policy of the Russian Federation'[345] (2000), 'The Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2020'[346] (2001) and the Federal Target Program 'Modernization of the transport system of Russia (2002-2010)'[347].

Within the framework of the first of these documents, the "Concept of State Support ...", the NSR is defined as a national artery and the priority of its state funding is indicated, due to which the development of its important elements (icebreaking fleet, etc.) was to be ensured. It is also important that the development of the NSR in the document is modeled in a short-, medium- and long-term perspective design format. The tasks of the coming years are considered to be the transportation carried out in the western sector of the NSR, increasing cargo transportation and extending the use of existing icebreakers. Within the medium-term perspective, the issue of the development of hydrocarbon sources and the increase in cargo transportation to the level of the 1980s is noted. The long-term perspective was reduced to the use of the NSR as a route for intercontinental transportation. Thus, the international orientation of its development

---

[344] Decree of the Government of Russia dated 07.03.2000 No. 198 "The concept of state support for the economic and social development of the regions of the North". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901756699 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[345] The concept of the shipping policy of the Russian Federation. – Text : electronic // Maritime Board under the Government of the Russian Federation : [website]. – URL: http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/kontseptsija_sud/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[346] The Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2020. op. cit.

[347] Decree of the Government of the Russian Federation dated 05.12.2001 No. 848 "Modernization of the transport system of Russia (2002-2010)" (as amended. Decree of the Government of the Russian Federation No. 338 dated 31.05.2006. – Text : electronic // Ministry of Transport of Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/470 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

remains in the early 2000s a priority option for the development of the Northern Sea Route. In our opinion, the general characteristics of this period consist in assessing the opportunities available to the state and focusing on them in forming prospects that did not set (apart from the transcontinental scale) ambitious goals for the development of the NSR, as well as the priority in public financing, which, as we will see later, was changed to the modern stage and focused on private and foreign investments.

Similar trends are reflected in other designated regulatory documents. Thus, in the "Concept of the Shipping Policy of the Russian Federation", the development of shipping and "transport technologies" in the Arctic Ocean is associated with the NSR and the "unconditional preservation of national jurisdiction" over it[348]. It also mentions the icebreaker fleet (in the context of its renewal), the infrastructure of the NSR (providing access to it) and the international scale of the use of the Northern Sea Route, which needs to be stimulated. It is also significant to mention the need to combine the efforts of the center and regional entities in solving Arctic shipping issues. Thus, not only top-level actors were included in the organizational structure, but the importance of expanding the sphere of responsibility to other levels of government was also indicated.

The Maritime Doctrine of the Russian Federation until 2020 became fundamental for the period of the early 2000s. It defines Arctic policy as having special significance for Russia's national security (ensuring its access to the Atlantic and the defense of the state), as well as its well-being based on the resources of the Arctic zone and on the "increasing importance" of the NSR, which, according to the document, should ensure the sustainable development of Russia[349].

The activity of the Russian fleet on the NSR is defined in the doctrine as a component of the national maritime policy aimed at solving a large set of tasks. In addition to the initially designated block of issues aimed at ensuring national security and defense, among them are the tasks of supporting socio-economic processes (development of export industries, solving social problems); the development of the

[348] The concept of the Shipping Policy of the Russian Federation dated 22.07.2000. op. cit.
[349] Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2020 dated 27.07.2001. op. cit.

NSR (centralized state management of it, icebreaking services, including the renewal of the icebreaking fleet, providing access to domestic and foreign carriers); the unification of efforts of federal and regional authorities noted in the previous concept, etc.

In general, the Maritime Doctrine can be considered a document that combined the main provisions of the two concepts that preceded it, which determined the strategic importance of the NSR and the entire Arctic region. The general trends reflected in it can be considered a statement of the importance of the NSR, the priority of preserving its national status, awareness of its importance in the system of international relations of Russia, as well as its national development. All this was accompanied by a general orientation towards the transcontinental scale of the development of the NSR, which serves to strengthen Russia's military, political and economic positions in the region and in the system of international relations. The revised maritime doctrine reiterates the importance of the Arctic and the NSR for Russia[350]. For the first time, the new document includes the Russian Arctic as a strategic resource base and the development of the NSR as a national transport corridor as national maritime interests[351]. In contrast to the previous version of the document, marine areas were identified as priorities as vital, important and others[352]. It is not surprising that the NSR was included in the list of vital sea areas[353].

It is worth noting that the report on Russian policy in the Arctic of the Higher School of Economics, made in 2021, contains very similar guidelines. In particular, it states that Russia's international goals in the Arctic today can be divided into two main groups: 1) ensuring military and environmental security; 2) development of the Arctic

---

[350] Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2030 (approved by the President of the Russian Federation dated 31.07.2022). – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
Maritime Doctrine of the Russian Federation (approved by the President of the Russian Federation dated 26.07.2015). op. cit.
[351] Maritime Doctrine of the Russian Federation (approved by the President of the Russian Federation dated 26.07.2015). op. cit.
[352] Ibid.
[353] Ibid.

region and other regions of the country (primarily Siberia and the Far East) based on the implementation of different projects[354]. We will note the actualization of environmental issues, as well as the implementation of projects for the development of the NSR later.

And now we will indicate that at the beginning of the millennium, such orientations were determined by the general context of the policy of the Russian leadership. The new President of the Russian Federation Vladimir Putin, in a situation of extremely limited resources had to cope with a set of important internal problems (in the North Caucasus in particular), and at the same time position the state in the international arena. One of the important areas of foreign policy cooperation during this period was interaction with the EU. Related to the NSR and the Arctic policy of the Russian Federation was the signing in 2003. The multilateral nuclear Environmental program[355], which included the Northern Dimension program. According to A. Sergunin and V. Konyshev, this partnership, which was started back in 2001, still remains one of the most effective cooperation programs between the EU and Russia[356]. This, among other things, formed the preservation of the international context in determining the operation of the NSR, accompanied by the fulfillment of an important task – to consolidate it as the national transport communication of Russia.

The next important "block" of documents was adopted in 2008. This was the result of both the debates that continued during the first decade of the 2000s regarding the prospects and directions of the development of the NSR, and the processes of development and strengthening of the Russian political and economic systems. These processes determined the gradual expansion of the capabilities of the Russian state in

---

[354] Karaganov, S.A. Russian Policy in the Arctic: International Aspects / S.A. Karaganov [et al]. – Text : direct // XXII Apr. Intern. Acad. Conf. on Economic and Social Development. – 2021. – Moscow: Higher School of Economics Publ. House, 2021. pp. 33-44 [in Russian].

[355] Framework Agreement on the Multilateral Nuclear and Environmental Program in the Russian Federation dated 23.05.2003. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901866493 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[356] Sergunin, A. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making. op. cit. p. 13.

stimulating the development of the infrastructure of the NSR, and were also accompanied by the transformation of Russia's foreign policy orientations.

Such important documents for the development of the NSR as “Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2020 and beyond”[357], “Strategy of socio-economic development of Siberia up to 2020”[358], “Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030”[359] belong to 2008. It is obvious that the first two documents are regional, and the third is nationwide, but sectoral in nature. This largely reflects the status of the NSR at the end of the first decade of the 2000s, which was defined as a transport shipping route of Russia, national and regional significance.

The content of the first document, mentioned in many studies, defining state policy in the Arctic until 2020, can be assessed as continuing many trends of the beginning of the millennium, and laying down important aspects of the policy of the NSR, which was implemented in the future. Thus, in the first mention of the Northern Sea Route, emphasis is placed on the fact that it is a single transport communication of Russia, and in the global context, it is also, as before, defined as a highway used for international shipping. However, along with this, there is a mention in the Fundamentals of the provision of the Eurasian transit NSR, reflecting the emerging orientations of Russia's foreign policy on cooperation within this region. This is confirmed by the positioning of Russia in the Concept of Foreign Policy of the Russian Federation in 2008 as the largest Eurasian power, focused on active work within the framework of the

---

[357] Decree of the President of the Russian Federation dated 18.09.2008 No. Pr-1969 “Fundamentals of Russia's state policy in the Arctic for the period up to 2020 and beyond”. – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/info/18359/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[358] Order of the Government of the Russian Federation dated 05.07.2010 No. 1120-r “Strategy of socio-economic development of Siberia until 2020 dated 05.07.2010”. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902229380 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[359] Decree of the Government of the Russian Federation No. 1734-r dated November 22, 2008 (as amended by Decree of the Government of the Russian Federation No. 1032-r of June 11, 2014). op. cit.

EurAsEC (Eurasian Economic Community) and strengthening it as a basis for economic integration and major joint projects of various directions[360].

In addition, within the framework of this document, one can find such components of the development of the NSR as the creation of its infrastructure, communications management systems, restructuring of cargo transportation volumes, state support for the construction of icebreaking, rescue, auxiliary vessels, ensuring the safety of navigation, etc. These and a number of other points were noted by us in the 2019 NSR Development Plan[361] discussed in detail in paragraph 2.2. This demonstrates that many of the tasks were laid down in the basis of the policy for the development of the NSR back in 2008. We will trace the difference between the fundamentals of state policy in the Arctic in 2008 and 2020 later. And now we will finish reviewing the documents of this period.

This functional context of the development of the NSR and its use in the development of Siberia is reflected in sufficient detail in the Strategy of socio-economic development of the region. It is worth noting that this Strategy was prepared back in 2008, but it was approved a little later, in 2010. It cannot be said that the NSR is the central object for this document. In a voluminous 80-page document, the number of its mentions is about ten times. In most cases, the instrumental role of the participation of the NSR in the Arctic Development Belt, which is its direct part, is determined. In this context, the NSR is considered as an element of the transport system of the Arctic regions of Siberia, necessary for the export of hydrocarbon raw materials, transportation of products to the Russian and world markets.

With all the significance of such mentions, indicating that the Government of the Russian Federation is planning to use the NSR in the economic development of the country, several paragraphs devoted to it are no less important. In one of them, the NSR

---

[360] The concept of the foreign policy of the Russian Federation dated 12.07.2008 No. Pr-1440. – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_85021/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[361] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "Approval of the attached Plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

is designated as a communication that can make a "certain competition" for routes passing through the Indian Ocean[362]. In another, the "optimal stages" of the development of the NSR are given, which are divided into two periods: 2010-2015 are assumed for the development of its western part, 2016-2020 – for the eastern. Given the 'optimism' of the designated deadlines, it is important to state that their delay "may entail not only economic losses, but also the loss of control over a huge part of the Russian Arctic spaces, which cannot be quantified"[363]. Thus, the document, which is not aimed at conceptual consideration of the NSR, outlines the timing and directions of its development, as well as declares its geopolitical significance.

The last, most fundamental document of this period is the Transport Strategy, which defines the period of development of the transport system of Russia until 2030, that is, for more than 20 years from the moment of its adoption. The NSR is given a fairly significant place in it. References to him are found throughout the text. The main array of them falls on the sections devoted to the development of the regions. In many of them (Northwestern, Central, Ural, Siberian, Far Eastern), the same point is indicated among the main directions of transport development, including the development of the NSR and the infrastructure of northern ports.

Also, characterizing the transport system of Russia, the NSR occupies a place in the scenarios and tasks of the development of the transport system of the Russian Federation. In particular, the innovative version[364] means that it is the Northern Sea Route that will play an important role in the process of commercial transportation on the northern coast of the country. In the statement of tasks envisaged for the implementation of this option, it means that in order to ensure the socio-economic development of the regions of the North and the Far East, it is necessary to strengthen the infrastructure of the NSR. In particular, this involved the reconstruction of terminals that ensure its operation until 2015. For the period 2016-2030, it was assumed to

---

[362] Order of the Government of the Russian Federation dated 05.07.2010 No. 1120-r "Strategy of socio-economic development of Siberia until 2020 dated 05.07.2010". op. cit. p. 8.
[363] Ibid. p. 76.
[364] Its content is described in paragraph 1.2.

continue the development of ports, increase their capacity, construction of new transshipment complexes, primarily related to the development of hydrocarbon deposits and their subsequent export, etc.[365].

All these measures constitute a complex to solve the problem of creating a single transport space of the Russian Federation. In addition to it, the Northern Sea Route is included in solving such tasks as providing transport services for the population (thanks to the NSR, the level of transport support for hard-to-reach areas of Russia should increase), improving the safety of transport services (including the construction of transport management systems on the NSR, the construction of ships, etc.) and scientific support for the implementation of the Transport Strategy (development of technical, legal and other activities related to the NSR)[366].

The last important mention of the NSR is the statement of the need to develop legislative and regulatory documents aimed at regulating its transport use. It is this task that is outlined in the plan of priority measures for the implementation of the Transport Strategy[367]. This may be evidence that by the time of 2008, the relevant regulatory framework was not sufficient and work on it was identified as one of the important areas for the development of the NSR and its management. In addition, this period includes the beginning of the processes of regulatory consolidation of the Northern Sea Route management system, which, as described in paragraph 2.2., was closed to the Ministry of Transport of the Russian Federation. How these processes are justified by N.A. Yakovlev and G.V. Lebedev, who completed their research on the technical task of Rosmorrechflot: “The need to strengthen state management of navigation on the NSR is determined by the large-scale transport development of the Arctic, which has begun as the main strategic resource base of the Russian Federation in the 21st century”[368].

---

[365] Decree of the Government of the Russian Federation No. 1734-r dated November 22, 2008 (as amended by Decree of the Government of the Russian Federation No. 1032-r of June 11, 2014). op. cit. p. 46.
[366] Ibid. p. 57, p. 79, p. 133.
[367] Ibid, p. 177.
[368] Yakovlev, N.A. Who controls the Northern Sea Route? op. cit. p. 3.

In general, describing this stage of regulatory support for the development of the NSR, it is worth noting that since 2008, in particular, many academic studies of this issue begin with the Foundations of state Policy in the Arctic. This is due to the fact that it is from this period that the definition of the NSR begins as a priority important element of the transport system of Russia, requiring targeted development. The Basics do not systematically, but in sufficient detail, define the main components of this development, including infrastructure, fleet, etc. In addition, the documents of this period indicate the strategic (geopolitical and "security") significance of the NSR. Despite the fragmentation of these principles within the framework of various documents, in general, they lay the matrix for further regulatory regulation of the development of the Northern Sea Route, closely related to the issue of control over it and determine the activation of further regulation-making activities.

Another factor that determined the need for regulatory regulation of the NSR and its status was Russia's foreign policy and the need to strengthen its status in the international system. Since the beginning of the second decade of the 2000s.The Russian Federation was beginning to claim leadership positions within the Eurasian space. An important component of such a policy was the Arctic and the NSR as its main transport route, which needed significant development by this period.

The 2012-2013 documents became a manifestation of this matrix. One of the fundamental documents was the aforementioned "Law of Russia on the NSR" (No. 132-FZ)[369]. It defined the concept of "the waters of the NSR", which replaced the term "highway", and was then introduced into the Commercial Code of the Russian Federation[370]. In addition, the law specifies such important principles for its management as the approval of the rules of navigation in the waters of the NSR by the authorized executive authority, the organization of navigation on it by the

[369] Federal Law of the Russian Federation dated 28.07.2012 No. 132 "Amendments to Some Legislative Acts of the Russian Federation regarding the State regulation of merchant Shipping along the routes in the waters of the Northern Sea Route". op. cit.
[370] Federal Law of the Russian Federation dated 30.04.1999 No. 81-FZ "Code of Merchant Shipping of the Russian Federation". op. cit.

administration of the NSR, etc. As we know, the issue of the subject distribution of powers has remained the subject of competition between management groups. However, in the context of increasing the international importance of the Arctic and the NSR, the process of its development by Russian authorities and commercial entities was updated again by this document, since with the adoption of this document, the Russian Federation determined the national status of the NSR, legal norms of control and institutions responsible for it. Perhaps as a result, a number of documents aimed at regulating various aspects of the functioning and development of the NSR were adopted in 2012-2013. So, the Rules of navigation in the water area of the NSR became a product of this law[371].

A separate, rather detailed section is devoted to the development of the NSR in the "Strategy for the Development of the Russian Sea Port Infrastructure until 2030"[372] approved at the meeting of the Maritime Board under the Government of the Russian Federation in September 2012. The Arctic Development Strategy discussed above is defined as its normative basis, which also confirms its importance. In general, the Port Infrastructure Strategy states that the modernization of the transport system is the basis for the development of the Arctic zone of the Russian Federation. It defines the principles of state policy in relation to the NSR, the tasks necessary for the implementation of this policy. It is also indicated that the Northern Sea Route expects a "radical modernization", the quantitative result of which should be an increase in cargo turnover to 30-35 million tons per year by 2020, based on the transportation of hydrocarbons from new offshore facilities and transit from Europe to the Asia-Pacific region[373]. Within the framework of the subject area of the Strategy, all indicators are associated with the modernization of Arctic ports. In general, it can be noted that the development of the NSR within the framework of this document is largely associated

---

[371] Federal Law of the Russian Federation dated 12.01.1996 No. 7-FZ "About non-profit organizations" (with amendments and additions, intro. effective dated 01.01.2019) (ed. dated 29.07.2018). op. cit.
[372] Strategy for the development of the Russian sea port infrastructure until 2030. op. cit.
[373] Ibid, pp. 49–52.

with compliance with "modern requirements" and modernization processes. This primarily distinguishes this Strategy from documents of earlier periods.

Interestingly, most of the components specified in the Strategy were also reflected in detail and in detail in the "Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring National Security for the period up to 2020"[374], adopted in 2013. It is obvious that the prevailing goals in it are to ensure security. However, in order to achieve this goal, the drafters also considered it necessary to ensure the development of the transport infrastructure of the NSR, the construction of ships and the formation of a regulatory framework for the management of the Northern Sea Route. Thus, the development of the NSR includes the same components that were laid down in the Arctic Development Strategy until 2020 and is defined as a direct element of national security. It is also worth noting the important thesis "Strategies... ensuring national security" that for the development of Russian international cooperation, etc. The NSR should be used for international navigation, but "within the jurisdiction of the Russian Federation and in accordance with international treaties of the Russian Federation"[375]. The same thesis was reflected in the "Law of the Russian Federation on the NSR", which became the fundamental principle of the development of the NSR, reflecting the main difference in its positioning in the second decade of the 2000s from the period of the 1990s, when it was simply defined as a route for international transit. Thus, in addition to modernization within the framework of the development of the national economy, an important component of the development of the NSR was the definition of it as one of the foundations of ensuring national security.

According to A. Moe, one of the reasons for this could be the influence of the 'military' group on the country's leadership, who promoted a protectionist policy towards the NSR and introduced security-oriented directions into it. There is no need to

[374] Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2020. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/499002465 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[375] Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2020. op. cit. p. 14.

explain the fact that the events of 2014 contributed to the actualization of this direction[376]. One of its applied manifestations was the instruction of the President of the Russian Federation[377] on the basis of which in June 2015 a "Comprehensive project for the development of the NSR"[378] for the period 2015-2030 was formed. Due to the presence of "restricted access information" in it, the text of the Draft is not publicly available. The certificate about it states that its implementation will ensure the safety of navigation on the NSR, the activities of ships and vessels of the Navy, increase the reliability of transportation of hydrocarbon raw materials, transit, etc. Thus, the reference focuses on the development of the NSR within the framework of national security. In the foreign policy concept of 2016, Russia confirmed its unique geographical position in the development of trade between Europe and the Asia-Pacific region. The document says that the NSR is designed to support this idea, and it is also a national transport route[379].

In the same context, it is important that the task of developing the NSR can be found in the "Strategy of Economic Security of Russia for the period up to 2030"[380], adopted already in 2017. And in the document approved in the same year, "Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the field of naval activities for the period up to 2030"[381], it appears that in order to weaken Russia's control over the NSR, international legal, political, etc. pressure is exerted on it.

These examples demonstrate that for a certain period (2013-2017), the

---

[376] Moe, A. A new Russian policy for the Northern Sea Route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times. op. cit. pp. 213–215.

[377] List of instructions for the implementation of the President's Address to the Federal Assembly dated 05.12.2014. – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/47182 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[378] Information about the Integrated project for the development of the Northern Sea Route dated 08.06.2015. – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/orders/selection/405/18405/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[379] Decree of the President of the Russian Federation dated 30.11.2016. No. 640 "The concept of the foreign policy of the Russian Federation". op. cit.

[380] Decree of the President of the Russian Federation dated 13.05.2017 No. 208 "The strategy of economic security of the Russian Federation for the period up to 2030". op. cit.

[381] Decree of the President of the Russian Federation dated 20.07.2017 No. 327 "Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the field of naval activities for the period up to 2030". op. cit.

development of the NSR in regulatory documents was assumed as the basis for ensuring the national security of the Russian Federation, which did not eliminate economic and modernization aspects and its definition as an integral component of the transport and, in general, the economic system of the country. In addition, while enacting a protectionist policy Russia did not strive for complete international legal isolation. An example here is the publication in 2017 and the reissue in 2020. a document entitled "Guidelines for the application of the provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)" [382], compiled, respectively, on the basis of the Polar Code[383]. The latter is an international document containing requirements for vessels operating in polar waters. In his articles A. Todorov wrote that since the adoption of the Polar Code, Russia has taken numerous steps to harmonize its national legislation in accordance with the provisions of this code and a very small number of violations have been registered within the framework of the NSR. This may be explained by the fact that the bulk of navigation on the NSR is outside the scope of regulation by the Polar Code, as well as by the factor that Russian navigation rules in some cases are stricter than the requirements of the Code[384].

The last 'block' of documents for 2019-2020 demonstrates the general persistence of trends in the development of the NSR, combined with a general redistribution of the subjects responsible for it and applied detailing. The first document containing references to the NSR in 2019 is the "Spatial Development Strategy of the

---

[382] Guidelines for the application of the provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) / ed. by A.V. Zukhar. – St. Petersburg: Russian Maritime Register of Shipping, 2017. – 27 p. – Text : immediate [in Russian].
Guidelines for the application of the provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code). – Text : electronic // Russian Maritime Register of Shipping : [website]. – URL: https://lk.rs-class.org/regbook/getDocument2?type=rules3&d=735E29AC-610F-4D5C-9A50-7A70A9C2BE18&f=2-030101-031 (accessed 01.03.2023) [in Russian].
[383] International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code). Resolution MSC.385 (94) dated 21.11.2014. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/420376046 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[384] Todorov, A. Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route / A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11. – No. 1. pp. 37-39 [in Russian].

Russian Federation until 2025”[385] and then the “Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period up to 2035”[386]. There it notes the presence of infrastructural transport and energy restrictions and import dependencies for civil shipbuilding that hinder the development of the Northern Sea Route, and also notes its importance in the development of the main transport infrastructure of the Russian Federation and the socio-economic development of its priority geostrategic territories.

Another important document for the development of the NSR in 2019 was the Plan for the development of its infrastructure[387], discussed in detail in the previous paragraph, hereinafter referred to as the “Plan-2019”. As we noted, it reflected the distribution of responsibility for the implementation of certain areas of its development, as well as describes these areas in as much detail as possible, in the format of certain tasks. In general, it is worth noting that they include general directions of development that were previously defined in other strategic documents. Among them, the development of the icebreaking fleet, the development of domestic shipbuilding, port infrastructure, ensuring the safety of navigation, communications, environmental protection in the waters of the NSR, and many others.

To date, the Plan-2019 is one of the most detailed documents on the development of the NSR. Its important complement is the Federal project “Northern Sea Route”, which is part of the “Comprehensive Plan for the modernization and expansion of the trunk infrastructure for the period up to 2024”[388]. In addition to the tasks formulated for

---

[385] Decree of the President of the Russian Federation dated 20.07.2017 No. 327 “Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the field of naval activities for the period up to 2030”. op. cit.

[386] Decree of the Government of the Russian Federation dated 28.10.2019 No. 2553-r “Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period up to 2035”. – Text : electronic // Government of Russia official site : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[387] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r “On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035”. op. cit.

[388] Order of the Government of the Russian Federation dated 30.09.2019 No. 2101-r ‘Comprehensive plan of modernization and expansion of the backbone infrastructure for the period up to 2024”. – Text : electronic // Government of Russia official site : [website]. – URL:

the development of the NSR, this project contains important quantitative indicators. In particular, such as an increase in the cargo flow of the NSR in 2024 to 80 million tons (with 18 million tons available in 2018) and financial support for the plan (within the framework of the "NSR" project), which until 2024 it will have to be about 600 billion rubles. Of these, the share of the federal budget will be less than half (about 266 billion rubles), the rest is accounted for by “extra-budgetary sources”, that is, in fact, investments by commercial companies and foreign partners. French researcher M. Laruelle in her work regards such a distribution of funding as a contradiction in Russian policy towards the NSR. Since the focus on attracting foreign investment in it is combined with its purposeful “nationalization”[389].

Confirmation of this thesis was the Decree of the Government of the Russian Federation dated September 18, 2020 “On approval of the Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route”[390]. Its significance and international resonance were due to the definition of a permissive regime for vessels entering the waters of the NSR. The decision to approve the Resolution can be called quite radical within the framework of the current international system and the claims of a large number of states (including those allied to Russia) for access to Arctic resources and to the NSR, in particular. However, in the context of the transformation of its status in the regulatory legal documents of the Russian Federation that we have traced, it seems to be a natural continuation of the Russian policy to ensure its national security.

The document “Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic (the period up to 2035)”, approved by the President in March 2020[391], hereinafter

---

http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[389] Laruelle, M. Russia’s Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits. op. cit. p. 19.

[390] Decree of the Government of the Russian Federation dated18.09.2020 No. 1487 “On approval of the Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route”. op. cit.

[391] Decree of the President of the Russian Federation dated 05.03.2020 No. 164 “Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 and for the future”. – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

"Arctic Policy", sets out the vision of the development of the NSR. In this document, a significant number of references are related to the NSR. It is a component of the national interests of Russia in the Arctic outlined in it, allocated at the moment and implemented, at the time of 2020, components of this policy. The threats identified in the Strategy (associated with internal problems of the Russian Federation) and challenges (caused by international factors) to national security in the Arctic are associated with the NSR. It is included in the list of tasks for the economic and infrastructural development of the Arctic, as well as the development of international cooperation and environmental protection.

Obviously, correlating with the NSR Infrastructure Development Plan, it is in this category of Arctic development tasks that it is mentioned most often. In addition to the traditional positions on the need for the formation of emergency auxiliary, icebreaking, auxiliary fleets aimed at ensuring safe navigation, the construction of seaports in the waters of the NSR, this list includes positions on the need to lay fiber-optic communication networks (which reflected the orientation towards technological development and innovation), as well as an item on the need to create systems for the prevention and elimination of emergency oil and petroleum product spills[392]. This is largely due to pressure on the Russian Federation from international organizations exploiting environmental issues as a basis for preventing Russia from developing Arctic resources, as well as, possibly, the indicative case of the oil spill by Norilsk Nickel, as a result of which a record fine was imposed on the company[393].

The "Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035"[394], hereinafter referred to as

---

[392] Decree of the President of the Russian Federation dated 05.03.2020 No. 164 "Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 and for the future". op. cit.

[393] Pyatin, A. Norilsk Nickel has paid a record fine for an environmental disaster in the Arctic / A. Pyatin. – Text : electronic // Forbes : [website]. – URL: https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/423055-nornikel-vyplatil-rekordnyy-shtraf-za-ekologicheskuyu-katastrofu-v-arktike (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[394] Decree of the President of the Russian Federation dated 26.10.2020 No. 645 "Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period

the “Arctic Strategy” demonstrates not only the orientation towards the development of the NSR, but also the demonstration of the Russian leadership to bring this development in line with current realities and modern challenges. It is also important to separate threats and challenges for the development of the Arctic in the Strategy, reflecting the conceptual definition of national security as an area that provides not only protection from potentially dangerous actions of foreign actors, but also from internal problems that the state must also cope with. The main components of the fight against external challenges are the issues of modernisation of military infrastructure facilities, improving combat capabilities, etc., as well as the development of international cooperation with Arctic and non-regional states. Among the tasks to overcome internal threats, it is worth highlighting the option of increasing private investment in projects on the Arctic shelf.

Thus, we can say that the Strategy and state Policy in the Arctic contain a number of new components that correspond to current realities. Although, despite them, E. Klimenko, based on a comparative study of the strategies of 2008 and 2020, comes to the conclusion that the latter does not contain any fundamental changes in the Arctic policy of the Russian Federation. In her opinion, within the framework of this document, Russia continues to develop cooperation processes in the Arctic region and develop the status of a regional leader dictating its economic agenda. All this is combined with the continuation of harsh rhetoric regarding the security challenges of the Russian Federation in the Arctic and the increase of its military potential in the region[395]. Within the framework of foreign discourse, Russia's modern strategy in relation to the Arctic and the NSR is studied and positioned not so naturally. In his work, E. Buchanan formulates the question, is Russian Arctic policy a new strategy for

---

up to 2035”. – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[395] Klimenko, E. Russia’s new Arctic policy document signals continuity rather than change / E. Klimenko. – Text : electronic // SIPRI : [website]. – URL: https://www.sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather-change (accessed: 01.03.2023).

a “new cold war”[396]? As a result, the researcher comes to the conclusion that Russia's Arctic neighbors should not expect a conflict from it, since the Arctic zone is considered by the Russian leadership as a potential resource base for the Russian economy. At the same time, E. Buchanan does not deny that Russia's Arctic strategy is largely a response to the increased international activity in the region and the attention paid to it, implemented, among other things, in the Arctic policy of the West.

The content of the last of these documents “Strategies for the development of the Arctic zone ...” largely repeats these provisions. It is important that the Strategy emphasizes the stable geographical, historical and economic relationship between the development of the Arctic regions of Russia and the NSR. Also interesting in the context of our analysis is the semantic emphasis of this Strategy on internal “threats” rather than external “challenges” (as they were separated in the previous document). In fact, this strategy is an applied and detailed plan for the implementation of the principles reflected earlier. Thus, pointing to the need for the development of icebreaking, emergency rescue, its compilers write about the task of building “at least five universal nuclear icebreakers of the 22220 project, three nuclear icebreakers of the Leader project, 16 rescue and tow-rescue vessels of various capacities ...”[397], etc. And the category of infrastructure development includes the processes of providing transport and logistics services, “based on a digital platform ...”, the creation of a "satellite constellation in highly elliptical orbits, providing satellite communications for users in the waters of the NSR" and other tasks involving the development of high technologies. In addition, the strategy specifies specific measures, directions and activities for the socio-economic development of the Arctic and related aspects of the development of the NSR.

---

[396] Buchanan, E. The overhaul of Russian strategic planning for the Arctic Zone to 2035. op. cit. p. 3.
[397] Decree of the President of the Russian Federation dated 26.10.2020 No. 645 “Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035”. op. cit.

In addition to these, the documents of this period include Federal Law No. 193 dated 13.07.2020[398], which defined the territory of the Russian Arctic and all territories included in it. The tasks set out in both documents ("Arctic Policy" and "Arctic Strategy") were included in a single plan published in 2021[399]. However, despite the inclusion of tasks related to the NSR, its main focus is the socio-economic development of the Russian Arctic.

The Presidential Decree "On the National Security Strategy of the Russian Federation" dated[400] July 02, 2021 once again emphasizes the desire of a number of states to establish control over Russia's transport routes and their attempts to prevent Russian development of the Arctic. In the current geopolitical situation, the Ministry of Defense prepared a bill that will introduce a requirement for a permit for foreign warships, as well as government vessels, to be located in internal sea waters in the waters of the Northern Sea Route[401]. It may be noted that, in accordance with current international law, these vessels are exempt from the restrictions of article 234 in accordance with the provisions of article 236[402]. However, Canada enacted similar

---

[398] Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2020 No. 193 "On state Support of Entrepreneurial Activity in the Arctic Zone of the Russian Federation". – Text : electronic // Rg.ru : [website]. – URL: https://rg.ru/2020/07/16/193-fz-ob-arkticheskoy-zone-dok.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[399] Order of the Government of the Russian Federation dated 15.04.2021 No. 996-r "On approval of the Unified Measures for the Implementation of the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 and the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring National Security for the period up to 2035". – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/docs/all/133920/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[400] Decree of the President of the Russian Federation dated 02.07.2021 No. 400 "The National Security Strategy of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[401] Draft Law of the Russian Federation dated 04.08.2022 No. 176880-8 "On Amendments to the Federal Law "On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Adjacent Zone of the Russian Federation" (on the Procedure for Passage of Foreign Ships and Other Sea Vessels Operated for Non-Commercial Purposes in the Internal Sea Waters of the Russian Federation). – Text : electronic // Legislative support system : [website]. – URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/176880-8 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Gorokhova, A. Development of the Northern Sea Route is a legal and economic dilemma / A. Gorokhova. – Text : direct // Expert. – 2022. – No. 35.

[402] The United Nations Convention on the Law of the Sea of 10.12.1982; ratified by the Federal Law of the Russian Federation dated 26.02.1997 No. 30-FZ. op. cit.

provisions regarding the Northwest Passage, which it fully regards as its territorial waters, in contrast to Russia's position. The current Russian law is a legacy of Soviet legislation with certain changes in terms of the precise definition of each part of the route, in that it is considered historically a national transport route that has never been used as an international passage without permission[403].

On August 1, 2022, the Federal State Budgetary Institution "Main Directorate of the Northern Sea Route" ("Glavsevmorput") was created as part of the Rosatom State Corporation. Glavsevmorput was created on the basis of the Operational Headquarters of the Navy of FSUE Atomflot to manage shipping and organize activities on the Northern Sea Route (NSR)[404]. This law, based on the Presidential directive, is accompanied by the necessary amendments to the relevant laws[405], centralizes the powers of Rosatom to manage navigation in the waters of the NSR. The law provides

---

[403] Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law. op. cit. pp. 286-291.

[404] Order of the Government of the Russian Federation dated 23.07.2022 No. 2019-r "On the establishment of the Federal State Budgetary Institution "Main Directorate of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

[405] Federal Law of the Russian Federation dated 01.12.2007 No. 317-FZ "On the State Atomic Energy Corporation Rosatom" (amended from 28.06.2022 No. 184-FZ). – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/26621 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

The Code of Merchant Shipping of the Russian Federation (amended from 28.06.2022 No. 184-FZ). – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202206280001 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Decree of the Government of the Russian Federation dated 19.09.2022 No. 1650 "On Amendments to the Decree of the Government of the Russian Federation dated 18.09.2020 No. 1487 "On approval of the Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

for the organization of shipping on the basis of the Federal State Budgetary Institution "Main Directorate of the Northern Sea Route"[406].

The creation of the Federal State Budgetary Institution "Glavsevmorput" as the main holder of competence in the waters of the NSR will allow creating organized safe navigation in the waters of the NSR, based on the following services:

– Shortened in terms of obtaining a permit to swim in the waters of the NSR (optimization of the approval process for issuance);

– Organization of icebreaking convoys and icebreaking support of vessels sailing in the waters of the NSR;

– Development of recommendations for navigation of vessels taking into account current and forecasted weather and ice conditions;

– Timely transmission of hydrometeorological and navigational information to icebreakers and vessels in the area of their navigation[407].

"Plan-2019" has been updated in August 2022, hereinafter "Plan-2022", and it involves a planned expenditure of 1.8 million roubles and encompasses more than 150 different tasks. The plan continues the main direction of the previous plan: cargo base, transport infrastructure, shipbuilding, safety of navigation and control and development of shipping. In contrast to the previous plan there is an additional focus on creation of a common digital information base for the NSR, and with the help of this also aims at increasing international cooperation[408].

This plan consists of five parts. Firstly, to increase cargo traffic and create an organization of international cargo transportation. Secondly, to improve the port and related transport infrastructure, including dredging and modernization of shipyards, in order to reduce dependence on foreign suppliers. Thirdly, the construction of 153 vessels, including 12 icebreakers and 46 auxiliary vessels. Fourth, the development of

---

[406] Order of the Government of the Russian Federation dated 23.07.2022 No. 2019-r "On the establishment of the Federal State Budgetary Institution "Main Directorate of the Northern Sea Route". op. cit.
[407] Ibid.
[408] Ibid.

the Arctic satellite network to provide rescue operations and appropriate support. Fifth, to form a common information support system for coordination[409]. **Appendix B** shows the main features of the plan.

The Plan-2019 was focused on the implementation of major infrastructure projects for the development of freight transportation along the NSR, while Plan-2022 focuses on ensuring reliable and safe transportation of goods for people living in the Far North, as well as creating conditions for the implementation of investment projects in the Arctic zone of the Russian Federation. In the old plan there were 11 sections. However, the new plan consists of only five sections, as indicated above. According to the plan for 2019, the State Commission for the Development of the Arctic was to submit for approval to the Government of the Russian Federation plans to implement major investment projects in the Russian Arctic. However, the revised document defines the State Commission for the Development of the Arctic as the organization responsible for coordinating the implementation of the plan. Other significant differences include the creation and development of Arctic shipbuilding and ship repair facilities and the decision to build 6 instead of 4 (plan for 2019) universal nuclear icebreakers of Project 22220 (the “Artika” class)[410]. This modification took into account the country's current economic situation. All these measures, especially those related to infrastructure development, will undoubtedly increase the involvement of the regions in the development plan and will positively impact the socio-economic progress of the Arctic region.

In general, they demonstrate that according to the tasks reflected in the Plan, the development of the NSR corresponds to the principles of modernization, the introduction of new (including those provided by Roscosmos) technologies for interaction with mining and “interested” companies, Russian and foreign participants in the transport market, and other options for using the NSR as an integral component of

---

[409] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r “On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035”. op. cit.
[410] Ibid.

the socio-economic development of the country.

The main drawback of the plan is that only part of the financing is provided, that is, about 1.8 trillion rubles, and even this amount includes expectations of private investment, which may not materialise in the current economic situation, which will be discussed later in Chapter 3. In addition, only priority projects were funded. The government has also further expanded concessional financing for investors in the Arctic, especially in infrastructure, such as the transport sector[411].

Due to the current geopolitical situation, the President signed a law restricting the passage of foreign vessels along the Northern Sea Route in December 2022[412]. According to this law, foreign warships and other government vessels may enter inland sea waters in the waters of the NSR without entering a seaport or naval base only after requesting permission through diplomatic channels no later than 90 days before the date of the intended visit[413]. The bill includes a provision that allows for the immediate suspension of the passage of foreign vessels and other State vessels by transmitting navigation warnings.

Amendments to the State Policy on the Arctic, adopted in 2020, were published in February 2023[414]. The main attention was paid to innovative development, assessment of the state of permafrost, creation of a control system and measures for areas with heavy traffic in the Arctic using domestic technologies and ensuring the

---

[411] The Cabinet of Ministers has expanded access to preferential loans for investors in the Far East and the Arctic. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/kabmin_rasshiril_dostup_k_lgotnym_kreditam_dlya_investorov_na_dalnem_vostoke_i_v_arktike/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[412] Federal Law No. 510-FZ dated 05.12.2022 “On Amendments to the Federal Law “On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Adjacent Zone of the Russian Federation”. – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/48595 (accessed: 01.03.2023) (in Russian).

[413] Ibid.

[414] Decree of the President of the Russian Federation No. 112 dated February 21, 2023 “On Amendments to the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2035, approved by Decree of the President of the Russian Federation No. 164 dated March 5, 2020”. – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202302210004 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

import dependence of the shipbuilding complex in the construction and maintenance of ships for the NSR[415]. It also mentioned the strengthening of international cooperation in the field of climate change, environmental protection and the development of natural resources to ensure the sustainable development of the Arctic[416]. It can be stated that this policy once again reflected the continuity of the state policy towards the Arctic.

Summarising this section, it is noted that over the past thirty years, the regulatory framework of the policy for the development of the NSR has been transformed, and the details worked out gradually, based on the principle of continuity. The incentives for its change were both foreign policy realities caused by the transformations of the international system and globalisation, and the fundamental transformation of the Russian political system in response, mostly directly related to the spheres of economic and national security.

In general, the transformation of regulatory legal documents of the Russian Federation can be divided into three conditional stages. In the first period of 1991-2000s, the NSR had a formal concept of a transit route accessible to interested entities. At the stage of 2001-2013, the development of the NSR itself became an essential component of regulatory documents. Its socio-economic and infrastructural component was dynamically developed. In the period after 2014, the development of the NSR, based on the general principles formed in the previous stage, was transformed into detailed plans that included the definition of responsible entities, specific aspects, directions and activities, as well as significant innovative technological components. In addition, the development of the NSR has begun to include a change in its role in ensuring the territorial integrity and national security of the Russian Federation. It has reaffirmed its status as a national transport route of the Russian Federation with growing global importance. Russia has slowly reassumed exclusive control over it, though not

---

[415] Decree of the President of the Russian Federation No. 112 dated February 21, 2023 "On Amendments to the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2035, approved by Decree of the President of the Russian Federation No. 164 dated March 5, 2020". op. cit.
[416] Ibid.

like during the Soviet period, including a restrictive regime for passage by foreign vessels, reflecting a significant protectionist context for its shipbuilding industry, combined with a focus on attracting foreign partners, not a threat to national security for.development of the NSR.

It should also be noted that the full-scale development of the Russian Arctic zone and the NSR carried out at this stage required the development of a unified strategy for the socio-economic development of the Arctic subjects of the federation, improving their management efficiency and implementing a common concept for all regions of their future. The basis for this was the new 'Strategy for the Development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035' approved by the President of Russia in October 2020. It emphasised the stable geographical, historical and economic connection between the NSR and the Arctic regions of Russia.

Chapter 3. Implementation of the state policy for the development of the NSR

3.1 The place and role of the subjects of the Russian Arctic in the development of the Northern Sea Route

Determining the place and role of the subjects of the Russian Arctic in the development of the NSR is the first task of the third chapter of our work. In the context of the generally applied orientation of the final part of the research, its significance is high. This is due to the potential contribution of studying the regions of the Russian Arctic to solving the tasks of considering the mechanisms for the formation and key directions for ensuring the implementation of Russia's state policy for the development of the NSR in the Arctic region, as well as systematizing the experience of implementing transport policies of the subjects of the Russian Federation, which contribute to improving the national policy for the development of the Northern Sea Route.

The authors of the third volume of the researchers of the Moscow School of Management SKOLKOVO, which is dedicated to the NSR in 2020[417], write about the regional influence of the subjects of the Russian Federation on the NSR in academic literature. In this work, the subject of the Russian Federation is defined as "subjects of influence". A significant part of the report is devoted to them and the projects implemented in them. In particular, it states that "... until the end of the first decade of the 21st century, the main purpose of the NSR was to provide food and other goods to residents of the Arctic regions"[418], and also notes that the development of the transport infrastructure of the Arctic is due to regional projects, such as terminals under construction in Murmansk, Kamchatka, Indiga, "Northern Latitudinal" and "Belkomur"

[417] The Northern Sea Route: history, regions, projects, fleet and fuel supply. Volume 3 / ed. by A. Klementyev. – Moscow: Moscow School of Management. SKOLKOVO, 2020. pp. 21-29. – Text : immediate [in Russian].
[418] Ibid, p. 12.

railways, mining projects in Chukotka, etc.[419]. Each of the mentioned projects will be briefly considered by us later when analyzing the impact of each region on the development of the NSR.

We will also demonstrate below that the definition of the role of the subjects of the Russian Arctic in the development of the NSR is reflected in the regulatory documents of the Government and the President of the country, the transcripts of ministries and state commissions on the Arctic, as well as the Strategies of the regions themselves, which act as active subjects interested in the development of the NSR. This normative aspect of state policy, as well as the practice of regional development related to the NSR, make the task significant within the framework of this study. Accordingly, in its solution, it should briefly consider such issues as the regulatory framework for the participation of Arctic entities in the development of the NSR, taking into account their inclusion in federal and regional documents. In addition, the determination of the entities responsible for implementing leading projects and areas for developing the Northern Sea Route.

In order to achieve the first task, we will indicate which regions of Russia today belong to the Russian Arctic and can directly impact the development of the NSR. It is worth noting that, as in the case of the Northern Sea Route, their normative definition had its procedural nature. In the 1990s of the twentieth century, the Arctic zone as a whole was not a subject of interest to the federal government of the Russian Federation. The Decree of the President of the Russian Federation No. 296, published in 2014, defined the 'land territories' of the Russian Arctic. They included the Murmansk Region, the Nenets, Yamalo-Nenets, Chukotka Autonomous Okrugs, and, in part, the territories of the Komi and Sakha Republics (Yakutia), the Krasnoyarsk Territory and the Arkhangelsk Region[420].

---

[419] The Northern Sea Route: history, regions, projects, fleet and fuel supply. Volume 3. op. cit. p. 9.
[420] Decree of the President of the Russian Federation dated 02.05.2014 No. 296 "On the land territories of the Arctic zone of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

In the future, on the basis of similar decrees of the President of the Russian Federation No. 287 of 2017[421] and No. 220 of 2019[422], the list of land territories of the Russian Arctic was expanded[423].

To date, the subjects of the Russian Arctic are defined in Federal Law No. 193-FZ "On State Support for Entrepreneurial Activity in the Arctic Zone of the Russian Federation"[424], which, in addition to these regions, includes the Republic of Karelia (part of its territories), as well as expanded territories of four other regions (the Republics of Komi and Sakha (Yakutia), Krasnoyarsk Krai and Arkhangelsk regions), also partially included in the Russian Arctic. The same list was reflected in later documents, such as Decree of the President of the Russian Federation No. 645 (dated October 26, 2020)[425] and the Decree of the Government of the Russian Federation (dated March 30, 2021)[426], which indicates its greatest relevance.

The dynamics of the expansion of the land territories of the Russian Arctic according to the regulatory documents of 2014-2020 can be seen in **Figure 3.1**.

---

[421] Decree of the President of the Russian Federation dated 27.06.2017 No. 287 "On amendments to the Decree of the President of the Russian Federation dated May 2, 2014 No. 296 "On the land territories of the Arctic zone of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42021 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[422] Decree of the President of the Russian Federation dated 13.05.2019 No. 220 "On amendments to the Decree of the President of the Russian Federation dated May 2, 2014 No. 296 "On the land territories of the Arctic zone of the Russian Federation". – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/44231 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[423] Zamyatina, N. The future of Russian Arctic urbanization / N. Zamyatina. – Text : electronic // Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation : [website]. – URL: https://urban.ranepa.ru/intervyu/nadezhda-zamyatina-1/budushchee-rossiyskoy-arkticheskoy-urbanizatsii-/?sphrase_id=6789 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[424] Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2020 No. 193 "On State support of Entrepreneurial Activity in the Arctic Zone of the Russian Federation". op. cit.

[425] Decree of the President of the Russian Federation dated 05.03.2020 No. 164 "On the Fundamentals of the State policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035". op. cit.

[426] Resolution of the Government of the Russian Federation dated 30.03.2021 No. 484 "On approval of the state program of the Russian Federation "Socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation". – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104020037 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Figure 3.1 – Dynamics of expansion of land territories of the Russian Arctic, according to the regulatory documents of 2014-2020. [427]

It is also worth noting that in October 2021, 130 settlements were identified within these regions, one of the criteria for assessing which was the availability of logistics infrastructure and the potential of a number of them to play the role of transport and logistics centers of the Russian Arctic. This category of support centers will be allocated state targeted support aimed at "providing high-quality communications, assistance in organizing a multimodal transportation system, construction, repair and modernization of transport infrastructure" [428], etc.

---

[427] Ivanov, A.V., Skladchikov, A.A., Khrennikov, A.Yu. Development of the electric power industry in the Arctic regions of the Russian Federation, taking into account the use of renewable energy sources / A.V. Ivanov, A.A. Skladchikov, A.Yu. Khrennikov. – Text : direct // Russian Arctic. – 2021. – No. 13. – pp. 62-80 [in Russian].

[428] Stotsky, A. Arctic today: the main settlements in the Arctic have been identified – they will be provided with state support / A. Stotsky. – Text : electronic // Go Arctic : [website]. – URL:

The connection of the designated territories with the development of the NSR is evidenced by the mention of most of them in the NSR Infrastructure Development Plan of 2019[429]. As we wrote in paragraph 2.2, the regions of the Russian Federation are direct participants in the organizational structure of the management of the NSR, although they do not belong to its 'highest level'. It is noteworthy that in addition to the nine designated regions of the Russian Arctic, the Perm Region is mentioned in the Plan, which is obviously related to its participation in the Belkomur project, which is important for the development of the NSR, which will be discussed below. The main projects being implemented in the regions of the Russian Arctic in the 2019 Plan are enumerated at **Appendix C**.

Describing the representation of the subjects of the Russian Arctic in terms of the development of the infrastructure of the NSR, it is worth noting that they are mentioned in 33 of the 152 tasks of the Plan for 2022 (11 of the 84 tasks of the Plan for 2019). The Krasnoyarsk Territory has the largest number of mentions (11) (according to the plan for 2019 – 7 mentions). In addition, the most mentioned regions in the Plan are the Murmansk Region (9) (according to the plan for 2019 – 3 mentions), Yamalo-Nenets (6) (according to the plan for 2019 – 9 mentions) and the Chukotka Autonomous Okrugs (6) (according to the plan for 2019 – 7 mentions), and also the Republic of Sakha (Yakutia) (6) (according to the plan for 2019 – 7 mentions). The Arkhangelsk region is mentioned 3 times (in the 2019 Plan 1 time). The Nenets Autonomous Okrug (2 mentions in the 2019 Plan), the Republic of Karelia (also not mentioned in the 2019 Plan) and the Komi Republic (2 mentions in the 2019 Plan) are not affected in the 2022

---

https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-opredeleny-opornye-naselennye-punkty-v-arktike-im-budet-okazana-gospodderzhka/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[429] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

Plan[430]. The specific details of the main projects being implemented in the regions of the Russian Arctic in the Plan-2022 are placed at **Appendix D**.

It is noteworthy that this particular group of regions mentioned together is found in the distribution of tasks more often than other combinations or single mentions of regions. It is also interesting that the Murmansk Region, which is completely part of the Russian Arctic, as well as the Arkhangelsk Region bordering it, are mentioned only once. This may indicate the orientation of the authorities towards the infrastructural development of the central and eastern part of the NSR and the understanding of the "transport development" of the European Arctic, when compared with other regions. Although, as we noted, referring to the same category ON O is mentioned in the Plan quite often. This distinguishes it from the Komi Republic bordering it, which meets only two tasks.

Describing the substantial distribution of tasks, the responsibility for which is assigned to the regions of the Russian Arctic, it is worth noting that they are mentioned in four of the eleven groups of events dedicated to the development of the railway and aviation infrastructure of the NSR, the energy capacities that ensure its functioning, ensuring the safety of navigation and communications in its waters, as well as the development of human resources and medical care in the waters of the NSR. In solving the tasks of the last designated group (personnel and medical issues), subjects are included to the greatest extent, acting as responsible in all three tasks of this group of activities. Also, three tasks, but already out of five, are related to the subjects in the "energy group" of events, assuming their participation both in the formation of the list of projects and in the implementation of the events themselves.

Smaller in proportion (50%), but not in the number of tasks, is their participation in an important group for the development of the NSR to ensure its railway and aviation

[430] Decree of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.
Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.

infrastructure. It is this group of activities that includes tasks involving the participation of one of the regions (Yamalo-Nenets), as well as the involvement of the Perm Krai, which is not related to the Russian Arctic. This is due to the designation of applied projects in this group of activities ("Belkomur", "Barentskomur", etc.), involving both unification and differentiation of responsibility for their implementation, regional authorities. The least representation of the subjects of the Russian Federation is observed in measures to ensure the safety of navigation and communication in the waters of the NSR, and is reduced to their participation in analytics on the organization of year-round navigation on it.

From a brief analysis of the subject representation in the Plan for the development of the infrastructure of the NSR in 2019, it can be concluded that the regions of the Russian Arctic occupy not a central, but an important niche in the development of the Northern Sea Route. They are directly interested in the formation of their transport infrastructure and, accordingly, are interested in the NSR, which is the main transport highway for many of them. As a rule, their tasks are applied (in the form of the implementation of certain projects). All the activities of the Plan, involving the subjects of the Russian Arctic, include subjects belonging to the federal level, obviously, acting as coordinators and organisers.

At the same time, it cannot be said that a small number of subjects are mentioned in the Plan. In addition to the Republic of Karelia, everyone meets there, and a number of them participate in the implementation of most of the activities related to the regions. Along with the expansion of the number and scale of the regions included in the Russian Arctic, this indicates a tendency to increase the importance of the subjects of the Russian Arctic in the development of the NSR and a tendency to expand their interest and participation in it.

This is also evidenced by another important document adopted in October 2020, the "Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and

ensuring national security for the period up to 2035"[431]. It defines the main directions of implementation of the tasks outlined in the Strategy for each of the nine regions included in the Russian Arctic (or their individual territories). It is important that in the list of these directions of each subject of the Russian Arctic, you can find provisions that directly determine certain aspects of the development of the NSR. Among the most mentioned points of regional strategic planning, one can find integrated development:

- seaports (Murmansk, Indiga, Naryan-Mar, Pevek, Sabetta, Dixon, Dudinka, Arkhangelsk);
- airports (in Murmansk, Vorkuta, Arkhangelsk, Naryan-Mar, village Amderma, S. Khatanga);
- railway lines (Ob-Salekhard-Nadym-Pangody-Novy Urengoy-Korotchaevo, Ob-Bovanenkovo-Sabetta, Sosnogorsk-Indiga, etc.);
- other transport infrastructure (construction of highways, dredging on rivers, etc.).

All this should contribute to the development of the infrastructure of the NSR and its use as a national and international transport corridor. In addition, in the directions of strategic development of the subjects of the Russian Arctic, you can find such important points for the development of the NSR as the creation of marine service enterprises that repair ships, as well as emergency rescue units. The processes of construction of large-capacity facilities for the production, storage and shipment of LNG, expansion of liquefied gas production, development of coal-industrial and oil clusters, whose products are focused on export through the waters of the Northern Sea Route, are associated with the attraction of investments and the development of the NSR. Not common, however, promising areas are the development of cruise Arctic tourism and, in general, tourist clusters in the subjects of the Russian Arctic. All of the above-mentioned areas of development require qualified specialists, and the federal

[431] Decree of the President of the Russian Federation dated 26.10.2020 No. 645 "On the Strategy for the development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035". op. cit.

government, together with the subjects of the Russian Arctic, finances either universities, such as Northern (Arctic) Federal University (NARFU), or institutes engaged in the training of such personnel[432].

All the above development directions demonstrate the direct relationship between the strategic development of the subjects of the Russian Arctic and the NSR, since the directions of their transformation proposed by the Presidential Decree are largely determined by the issues of the formation and development of the infrastructure of the NSR and its use as a transport highway.

Another block of not normative, but, on the contrary, applied materials, testifying to the importance and interest of the regions in the development of the NSR, are transcripts of meetings of ministries and state commissions on the Arctic, in which regional representatives participated, and projects implemented in the subjects were considered and discussed in detail.

Therefore, at the meeting of the Federation Council of the Russian Federation held in October 2021, devoted to the development of the Arctic development strategy, an important remark was made that "... the system condition for the implementation of most projects in the Arctic zone of Russia is the development of the Northern Sea Route"[433]. This is largely due to the construction and commissioning of nuclear icebreakers. As a result, it is planned to increase the cargo fleet three times by 2030.

A year earlier, the same link between the development of the Russian Arctic and the NSR was outlined at a meeting dedicated to its development by Russian Prime Minister Mikhail Mishustin, noting that the Northern Sea Route is a key advantage of the region[434]. The meeting outlined the special powers of entities that contribute to the

---

[432] The need of the subjects of the Arctic zone of the Russian Federation for labor resources // Economic and social changes: facts, trends, forecast. – 2018. – No. 6. pp. 188-198. – Text : immediate [in Russian].

[433] Yuri Trutnev spoke at a meeting of the Federation Council as part of the government hour. – Text : electronic // Governemtn of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/news/43443/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[434] Meeting on the development of the Northern Sea Route. – Text : electronic // Governemnt of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/news/40660/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

development of the NSR, for example, such as the provision of income tax benefits for organizations that produce LNG in the regions. The regions have also compiled a list of 205 localities in which additional funding will be provided for the creation of mobile communications infrastructure. The participation of subjects in the formation of preferences for business in the Arctic regions was also reflected at the press conference of the Deputy Prime Minister of the Russian Federation, Plenipotentiary Representative of the President of the Russian Federation in the Far Eastern Federal District Yu. Trutnev and the Minister of Natural Resources and Ecology (until the end of 2020, the former Minister of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic) A.A. Kozlov, dedicated to this issue[435].

These and other mentions in the decision-making processes for the development of the Arctic and the NSR demonstrate the ability of subjects to lobby their interests in the authorities and make it possible to attract investors whose participation is key for the development of the Arctic regions. Another confirmation of this is the number of proposals from the regions submitted to the "Public Resolution on the socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation for 2020"[436]. Of the total number of 600, their share was more than half (303)[437].

The definition of these positions in the policy of the regions themselves is reflected in the documents adopted by them, reports on their implementation, as well as projects implemented in them. Thus, in the Strategy of socio-economic Development of the Murmansk Region, the NSR is defined as a system-forming element of its sustainable development. According to the document, the NSR is considered as the

---

[435] Press conference of Yuri Trutnev and Alexander Kozlov on the topic "Development of the Arctic zone of the Russian Federation: new preferences for business" (TRANSCRIPT). – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/26952/?sphrase_id=1418492 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[436] The final public resolution on the socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation for 2020. – Text : electronic // XII International Forum "Arctic: present and future" : [website]. – URL: http://www.forumarctic.com/rezolution-2020.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[437] Ibid, p. 8.

most important in the system of international transport corridors and determines the possibilities of the region's participation in international trade, forms advantages for it in servicing and controlling transit through the NSR, and also serves as an incentive for the development of new competitive clusters in the field[438]. The Murmansk port, as the only ice-free port of the Russian Arctic in the European part of Russia, with convenient access to the "ocean highways", has, according to the drafters of the strategy, significant competitive advantages over other national ports of the NSR and over the ports of the Baltic states. Its strategic importance is determined by the fact that the nuclear icebreaker fleet is based in it, as well as the deployment of the Northern Fleet of the Russian Navy base on the territory of the region. The development directions of the Murmansk Region largely correspond to the federal ones and include aspects of the development of transport infrastructure, the development of an oil and gas cluster, the creation of Arctic tourism, etc.

The latest of the currently available reports on the implementation of the Strategy for 2019 reflects the most relevant components of the applied implementation of the identified priorities, as well as the dynamics of indicators for the period since 2012. Task 3.6. "Improving the competitiveness of the transport system of the region in the domestic and foreign markets" is indicative in its framework[439]. It reflects the dynamics of cargo processing at ports and terminals of the region, which increased from 28.2 million tons in 2012 to 64.4 million tons in 2019. Also, in order to modernize the transport and logistics complex, such measures as the construction of the railway line "St. The day off is Lavna station", the conclusion of agreements with investors on the construction of the "Lavna Coal Transhipment Complex" as part of the broader Lavna

---

[438] Decree of the Government of the Murmansk Region dated 25.12.2013 No. 768-1111/20 "On the Strategy of socio-economic development of the Murmansk region until 2020 and for the period up to 2025". – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=128038670&page=1&rdk=0 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[439] Report on the implementation of the Action Plan for the implementation of the Strategy of socio-economic Development of the Murmansk region until 2020 and for the period up to 2025 for 2019. – Text : electronic // Murmansk region. Investment portal : [website]. – URL: https://invest.nashsever51.ru/pages/strategiia-razvitiia-regiona (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

seaport project. The result of this project should be the construction of another year-round deep-water port in the region and on the NSR highway, which will specialize in bulk and bulk cargo, ship maintenance and other relevant aspects of the development of the Northern Sea Route.

Also in 2019, the reconstruction of the federal highway was carried out in the region, and in general, the increase in the length of highways of regional and inter-municipal significance amounted to 8.8% compared to 2011, and by 157% exceeded the increase of the previous one (2018). In addition, in 2019, the construction and reconstruction of the infrastructure of the Khibiny airport was carried out" and the reconstruction of the Murmansk Airport, the technical renovation of the infrastructure of the Murmansk railway station was carried out.

Obviously, the work on the transport infrastructure did not exclude other tasks, for example, such as the development of tourism, the growth rate of which showed an increase of 1.6 times compared to 2012. An important component of the report was the development of various industrial sectors. As well as the territory of advanced development (TOP) “Capital of the Arctic” created in 2020. During the year, this territory brought 55 billion rubles of investments and more than 350 new jobs[440]. All this has a direct connection with the development of the NSR and demonstrates the importance in the process of its modernization of the Murmansk region.

No less significant in similar parameters is the Arkhangelsk region, which has an advantageous geographical position in the Russian Arctic. The priority development goals of the region are outlined in its Socio-economic Development Strategy, adopted in 2019, defining its goals until 2035[441]. The NSR also occupies a special place in it and is associated with such projects as the Deepwater Area of the Arkhangelsk Seaport and the

---

[440] The volume of investments of the TOP “Capital of the Arctic” for the first year of operation amounted to 55 billion rubles. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11368651 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[441] The regional law of the Arkhangelsk region dated 18.02.2019 No. 57-5 “On the approval of the Strategy of socio-economic development of the Arkhangelsk region until 2035”. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: http://docs.cntd.ru/document/462642024 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Belkomur Railway. According to the drafters, their implementation will form a transit domestic and international potential in the region. The maintenance of the NSR and the development of the transport and logistics complex in the region will serve as a key driver of its economic growth. All this requires significant investments that exceed the investment needs of the Murmansk Region in this context.

This does not mean that the Arkhangelsk Region does not have its advantages related to the development potential of the NSR. Today, the Severodvinsk complex of ship repair and Shipbuilding plants is located on its territory, highly qualified personnel are being trained in the region to work in the field of shipbuilding, important industries are developing, including the development of deposits and extraction of natural resources and the tourism potential of the region is being realized. According to reports, the total amount of funding for the program for the development of the transport system of the Arkhangelsk region is 108 million rubles. The degree of its implementation from 2014 to 2020 was estimated in the range from medium to high[442]. As a result, the length of public roads was 18655.5 km, which is 12.5% more than the length of 2008[443].

Of particular importance is the mentioned Belkomur project, which combines with the project of the Deepwater Area of the Arkhangelsk Seaport into one megaproject for the formation of the transport and logistics complex of the region. The construction of a railway line, which, like the Belkomur project, includes 1,161 km of railway tracks and allows connecting key industrial enterprises of the Northwestern Federal District and the regions of the Urals and Siberia, is extremely important for the development of not only the Arkhangelsk Region, but also the entire European part of

---

[442] Resolution of the Government of the Arkhangelsk region dated 08.10.2013 No. 463-pp "On approval of the state program of the Arkhangelsk region "Development of the transport system of the Arkhangelsk region" (ed. dated 01.04.2021 No. 160-pp). – Text : electronic // Government of the Arkhangelsk region : [website]. – URL: https://dvinaland.ru/budget/programs/18 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[443] Length and characteristics of public roads (since 2006) 2012-2021. – Text : electronic // Federal State Statistics Service : [website]. – URL: https://rosstat.gov.ru/search?q=Протяженность+автомобильных+дорог+общего+пользования+по+субъектам+Российской+Федерации+2012-2020+гг.&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

the Russian Federation[444]. This is due to the creation of convenient exits to the ports of the NSR, as well as the potential development of important industrial sectors (chemical, shipbuilding, forestry, etc.), whose products involve export to other Russian regions and countries of the world. In addition, the Belkomur project can provide about 45 thousand jobs and new opportunities for the development of more than forty enterprises located near the railway, which is also important for the development of the NSR, directly related to the socio-economic condition of the northern regions. Thus, the advantages of the Arkhangelsk region are not as obvious as in the case of Murmansk. However, the development potential of its projects also suggests new opportunities for the NSR and the formation of its infrastructure.

However, this project is an interesting case study by Norwegian researcher A. Moe on how regional authorities were able to attract foreign investment directly, namely from China. However, of course, having previously obtained the permission of the federal authorities. Progress has been made, but no specific agreement has been signed. However, for reasons not disclosed, but allegedly related to Russia's unwillingness to transfer operational management of the project to a Chinese company and the subsequent statement by the Russian side about the non-viability of the project[445].

The third European region of the Russian Arctic, the Nenets Autonomous Okrug (NAO), has a certain set of opportunities, limited by difficulties. Its limitations are largely due to the problems of land transport infrastructure: the lack of railways, lack of pipeline capacity, etc. At the same time, in relation to the NSR, the NAO is of strategic importance, since it is the easternmost subject of the Russian Arctic in the European part of the country. Its strategy of socio-economic development until 2030[446] was

---

[444] About the Belkomur project. – Text : electronic // GoArctic : [website]. – URL: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rWzsFE6decUJ:www.belkomur.com/belkomur/2.php+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ru (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[445] Moe, A. “Belkomur” and the role of China. op. cit. pp. 8–33.
[446] Resolution of the Assembly of Deputies of the Nenets Autonomous Okrug dated 07.11.2019 No. 256-sd “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Nenets Autonomous

approved as well as the Arkhangelsk region, in 2019. However, unlike the strategies of the two regions discussed above, it describes in sufficient detail the problems of the region, including the insufficient development of the port and coastal infrastructure of the NSR, to which the region has direct access. Accordingly, 85% of the total cargo volume is delivered to the region by sea. Its main transport hub is the Naryan-Mar seaport, the development of which is one of the tasks reflected in the Strategy. Another port, Amderma, has no less potential, the cargo turnover of which in 2017 amounted to 7.3 million tons. At the time of 2019. The length of highways in the region has increased (compared to 2008) by 30%, but their total length (378 km)[447] is significantly inferior to this indicator in the Murmansk and Arkhangelsk regions.

The two main areas of development of the NAO that can stimulate the development of the NSR are oil and gas production and the transport and logistics industry. One of the projects of the first mentioned direction is Pechora LNG, which involves the development of two NAO fields, the formation of a gas transportation infrastructure and the construction of a gas liquefaction plant. Important projects for the development of the transport system of the region related to the NSR are the construction of the Indiga seaport and the Indiga-Sosnogorsk railway line. The design of the Indiga port began in 2019. To date, it is considered as the main investment project of the NAO, as it will be able to become a non-freezing and deep-water port of the region. The construction of the Indiga-Sosnogorsk railway line will potentially connect the port with other regions of Russia and will serve as a mechanism to simplify the supply of oil and gas and industrial products from Russian regions abroad.

In general, it can be concluded that at the moment the NAO is an unstable developing region of the Russian Arctic, which, in the presence of a complex of socio-economic (and in particular transport and logistics) development, has important strategic characteristics that determine its importance in the context of the development

---

Okrug until 2030". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/561620008 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[447] Length and characteristics of public roads (since 2006) 2012-2021. op. cit.

of the NSR. In it, as well as in other regions, major investment projects are being initiated, the development of which will strengthen the infrastructure of the NSR and increase its importance as an international transport corridor.

The region included in the Russian Arctic, the Republic of Karelia, can be assessed even more ambiguously. Thus, in the Strategy of socio-economic development of the region until 2030[448], the NSR is mentioned three times. At the same time, it states that the republic's access to the Northern Sea Route is "a potential tool for the development of sea transportation, fish processing, and can also be used for tourist purposes ..."[449]. In the text of the Strategy, each of these directions occupies an important place among the directions of development of the region. It is also noteworthy that the report on the results of the activities of the Government of the Republic for 2020 separately noted a contract for 10 billion rubles. concluded with JSC "Onega Shipbuilding and Ship Repair Plant" for the construction of 7 ships, ensuring full loading of the plant until 2025. It also reflects the development of the transport infrastructure of the region, which included the construction and reconstruction of roads, the completion of the reconstruction of the Petrozavodsk railway station, etc.[450]. Thus, the Republic of Karelia, as well as other regions of the Russian Arctic, is developing infrastructure, industries and sectors of the economy, which, among other things, can contribute to the development of the NSR.

One of the main projects mentioned in the Arctic Development Strategy until 2035 is the modernization of the White Sea-Baltic Canal[451]. In 2019, the leadership of

---

[448] Order of the Government of the Republic of Karelia dated 29.12.2018 No. 899-rp "On the approval of the Strategy of socio-economic development of the Republic of Karelia for the period up to 2030". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/465420565 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[449] Ibid.

[450] Informational materials for the Report of the Head of the Republic of Karelia on the results of the activities of the Government of the Republic of Karelia in 2020. – Text : electronic // Official Internet portal of Republic of Karelia : [website]. – URL: https://gov.karelia.ru/informatsionnye-materialy-k-otchetu-glavy-rk-o-rezultatakh-deyatelnosti-pravitelstva-rk/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[451] Decree of the President of the Russian Federation dated 05.03.2020 No. 164 "On the fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 and for the future". op. cit.

the republic proposed to include the channel in the water area of the NSR[452]. Its development can solve the problem of delivering minerals (Karelian crushed stone) to the Central Federal District, will be able to provide the tourist potential of the Arctic regions and generally contribute to their development. As a result, we can say that the Republic of Karelia can also act as a participant in the development of the NSR, since its key strategic guidelines are connected with other Arctic regions and sea transportation.

The last region included in the European part of the Russian Arctic, the Komi Republic, has no access to the sea area, but the NSR is repeatedly mentioned in its Development Strategy[453]. The authorities of the republic associate the development of the region with the use of the NSR, combined with the development of a land transport and logistics system[454]. According to their estimates, the region has the potential to form 10% of the cargo base of the NSR. The basis for it is the developing woodworking and forestry industry of the republic, whose products are in demand in the Asia-Pacific markets, as well as a significant mineral resource base of the region[455]. According to the report on the results of the activities of the Government of the Republic for 2019, it was the timber industry that became the driver of its development. Investments in it increased by 17.3% during the reporting year. In general, investment projects in the field of forest development amounted to $ 12.5 billion and created 1.6 thousand jobs. Mining also increased and amounted to 103% of the indicators of 2018.

---

[452] Karelia wants to include the White Sea Canal in the Northern Sea Route. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/6896140 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[453] Resolution of the Government of the Republic of Komi dated 11.04.2019 No. 185 “On the Strategy of socio-economic development of the Republic of Komi for the period up to 2035”. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/553237768 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[454] The road to the Northern Sea Route. – Text : electronic // Republic. Publication of the Government and the State Council of the Komi Republic : [website]. – URL: http://respublika11.ru/2017/09/09/doroga-k-severnomu-morskomu-puti/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[455] The Komi authorities believe that the region has the potential to fill 10% of the Northern Sea Route with cargo. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11046917 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Infrastructure transport projects necessary to ensure the transportation of the republic's products to the ports of the NSR are such as the “Northern Latitudinal Passage” (railway in the Yamalo-Nenets District), as well as the “Sosnogorsk-Indiga” (“Barentskomur”) designated above and the Indiga seaport. It is also worth noting that the authorities of the republic were participants in the initiative of the big NSR, which, in their opinion, could unlock the potential of the region[456]. Thus, despite its isolation from the sea, the Komi Republic is economically connected with the NSR and its leadership sees the development of the region in direct connection with the expansion of access to its ports.

The Development Strategy of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (Yamalo-Nenets Autonomous Okrug) bordering on the Komi Republic testifies to a greater relationship. It is worth noting that it is one of the four regions fully included in the Russian Arctic. In the Strategy of its socio-economic Development until 2030, the NSR appears in the list of key concepts and, in general, its mentions reflect the importance that the Northern Sea Route occupies in the development of the Yamal-Nenets Autonomous District (and vice versa). Thus, the Strategy states that the basis of cargo transportation on the NSR is LNG. This is 65% of the cargo of the Northern Sea Route, which is formed by the Yamal-Nenets Autonomous District. In general, the forecast of the development of the transport complex of the Yamal-Nenets Autonomous District determines that by 2025 the volume of cargo that will arrive at the NSR from the region will be at least 50% (subject to the implementation by other subjects of the Russian Arctic of all declared projects), and a maximum of 85%[457]. Such optimistic estimates are due to the increase in the production of the fuel and energy complex, primarily LNG, as well as the implementation of major transport and logistics projects, such as

---

[456] Development of the Northern Sea Route on the Route Murmansk-Vladivostok-Shanghai (China) // Transportation Research Procedia. – 2022. – No. 61. – pp. 50-51. – Text : immediate.

[457] Resolution of the Legislative Assembly of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug dated 24.06.2021 No. 478 “On the Strategy of socio-economic development of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug until 2035”. – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/574785875 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

the development of the Sabetta seaport and the aforementioned "Northern Latitudinal Passage".

Sabetta Port is the youngest port of the Russian Federation built as part of the Yamal LNG project. To date, it is the leader in terms of the dynamics of cargo turnover growth among other seaports. So, in 2019, its cargo turnover amounted to 19.5 million tons and served 300 vessels. These figures were twice as high as those of the previous year[458]. One of the main limitations of its work is the lack of railway communication.

The project aimed at solving this problem is the construction of the railway line "Bovanenko-Sabetta", called "SSHH-2". In general, the SSH is a project involving the construction of a railway connecting the western and eastern parts of the Yamalo–Nenets Autonomous District, with a length of 707 km. During the development of the NSR, the Northern Latitudinal railway will provide approaches to its ports, connect them with the deposits of the Yamalo-Nenets Autonomous District, and, in the future, with the Krasnoyarsk Territory. As noted at the meeting of the expert club 'Region' in 2018, the Deputy Governor of YANAO D. Artyukhov, as a result, "the country will receive the easternmost port on the northern seas with a connected railway"[459]. This is also largely due to the attraction of investments by the region, including such large campaigns as Rosneft and Lukoil. In general, at the moment it is the Yamalo-Nenets Autonomous District that attracts 70% of investments in the Arctic zone, amounting to about 1 trillion rubles[460].

As a result, we can say that the Yamal-Nenets Autonomous District is one of the important subjects of the development of the NSR, on the territory of which key projects are being implemented to form its infrastructure and ensure cargo turnover.

The next region of the Russian Federation, the Krasnoyarsk Territory, is also associated with the NSR with the potential for extraction and, accordingly,

---

[458] The volume of cargo exported through the port of Sabetta doubled in 2019. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7565197 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[459] Transcript of the eighteenth (special) meeting of the Expert Club "Region". – Text : electronic // Expert Club "Region" : [website]. – URL: https://club-region.ru/stenogramma-vosemnadtsatogo-spetsialnogo-zasedaniya-ekspertnogo-kluba-region/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[460] Ibid.

transportation of its resources along the Northern Sea Route, as well as the development of seaports located on its territory and the transport system as a whole. Among the city-forming objects of the region in its Strategy, the deposits of Western Taimyr are distinguished, which have the potential to become an oil mineral resource center, as well as the formation of the Western Taimyr coal industry cluster[461]. The export of their products is supposed to be through the NSR.

The creation of coal and oil terminals is an element of the modernization of the Dudinka seaport, the construction of a remote branch of which at Cape Tanalau is also an important component of the development of the region and will contribute to the development of the NSR. Another important port in the region is Dixon. It is defined as the midpoint of the NSR and, due to its location, can provide year-round entry of vessels, "become a guarantor of the safety of the presence of vessels on the NSR and a support base for its development"[462]. Also, within the framework of the development of the Krasnoyarsk Territory, the relationship between the development of the NSR and the associated transport system "Yenisei-NSR" is important, which is considered as the basis for the development of the Siberian timber industry complex[463] and, in general, as a new entry of the Siberian regions into the world market[464].

The NSR has no less importance for the region, the coast of which belongs to the eastern part of the Northern Sea Route, the Republic of Sakha (Yakutia). It is important that this dependence of the development and well-being of the region on the NSR is

---

[461] Resolution of the Government of the Krasnoyarsk Territory dated 30.10.2018 No. 647-p "On the approval of the strategy of socio-economic development of the Krasnoyarsk Territory until 2030". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550243058 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[462] Ibid.

[463] Dmitrieva, I. The role of the Yenisei – Northern Sea Route transport system in the development of the Siberian timber industry / I. Dmitrieva. – Text : electronic // Lesprom Inform : [website]. – URL: https://lesprominform.ru/jarticles.html?id=5659 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[464] Goncharenko, S.S., Prokofieva, T.A., Sergeev, V.I. Russia's leading role in the formation of the northern zone of the Eurasian international transport corridors: "The Northern Sea Route – Yenisei – the North Russian Eurasian Highway – Transsib" / S.S. Goncharenko, T.A. Prokofieva, V.I. Segeev. – Text : direct // Siberia and the Far East in the long–term strategy for the development of the integrated transport infrastructure of Eurasia. – Irkutsk: Irkutsk State University of Railway Transport, 2011. – 17 p. [in Russian].

indicated in its Strategy of socio-economic Development until 2032 with a target vision until 2050[465]. As one of the expected results, it indicates a doubling of the "northern import" carried out by the NSR.

This is largely due to the peculiarities of the region itself, which combines the largest area of territory in Russia with an extremely low population density. The main method of cargo transportation in it is water transportation (along rivers and the NSR itself). At the same time, the republic occupies an important strategic position, being located between Western Siberia and the Pacific coast. According to a number of researchers, this creates an opportunity for the region "to become one of the main hubs in the transport corridor between Europe and the Asia-Pacific countries"[466]. This makes its development also important for the NSR.

The settlement of Tiksi is defined as a potential reference port of the NSR in the republic, in which it is planned to create an emergency rescue unit and a crisis management center. The city of Yakutsk is also of particular importance, being able to perform the role of an intermodal transport hub integrated with the NSR by internal transport routes: rail, road and water. The development of these routes requires dredging of the rivers of the region (Lena, Anabar, Yana, etc.), the formation of mineral resource centers of the region (Tomtorsky deposit of rare earth metals, diamond deposits, coal, etc.). Today, the Republic of Sakha (Yakutia) largely depends on the NSR and the development of its infrastructure determines the prospects for the development of the region and the Northern Sea Route, at the same time.

The last region of the Russian Federation, which we note, the Chukotka Autonomous Okrug, has generally similar characteristics. Being the easternmost of the subjects considered, it has a maritime border with the United States. The population

---

[465] The Law of the Republic of Sakha (Yakutia) dated 19.12.2018 No. 2077-Z 45-VI "On the Strategy of socio-economic development of the Republic of Sakha (Yakutia) until 2032 with a target vision until 2050". – Text : electronic // Electronic fund of legal and normative-technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550299670 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[466] Tarasov, P.I., Zyryanova, I.V., Khazin, M.L. Transport corridor through Western Yakutia / P.I. Tarasov, I.V. Zyryanova, M.L. Khazin. – Text : direct // Mountain information and analytical Bulletin. – 2018. – No. 6. p. 171 [in Russian].

density in it is even less than in the Republic of Sakha (Yakutia), which, combined with difficult climatic conditions, creates a situation of poor development of transport infrastructure. Also, as in Yakutia, the maritime infrastructure has a special role in it. There are five seaports of the NSR in the district (Pevek, Providenia, Beringovsky, Anadyr and Egvekinot). The first three are given a special place in the Strategy of socio-economic development of the district until 2030[467] and in the report on the implementation of the action plan for the implementation of the strategy for 2019[468].

Their development and reconstruction are defined as the basis for the development of the region and the NSR, as they form the opportunity to increase the transportation of goods along the Northern Sea Route (for example, fish products), to ensure the replacement of expensive imported fuel with cheaper options (using oil and gas). Also, an important place in the development of the transport infrastructure of the region is occupied by the construction of the Kolyma-Anadyr highway, with a length of 2.3 thousand kilometers. It will connect the industrial enterprises of the region (Chaun-Bilibinsk industrial Zone) with other regions of the Russian Federation, as well as seaports, in particular with the deposits of the Baim mineral resource center, the development of which is a priority investment project of the region. Thus, in difficult climatic and other conditions, projects are being implemented within the region, the implementation of which is directly related to the development of transport infrastructure and the NSR.

There were 84 tasks in the 2019 plan, but in the new plan this number was increased to 152[469]. In the new plan, such a term as “northern delivery” appears for the

---

[467] Order of the Government of the Chukotka Autonomous Okrug dated 16.07.2014 No. 290-rp “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Chukotka Autonomous Okrug until 2030”. – Text : electronic // Chukotka Autonomous Okrug : [website]. – URL: https://чукотка.рф/priority_areas/strategic-plan/strategiya-razvitiya.php (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[468] Ibid.

[469] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r “On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035”. op. cit.

first time[470]. This, in accordance with the strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035, provides for the creation of a system of state support for the import of fuel to settlements located in remote areas, food and other essential goods as one of the measures ensuring the fulfilment of the main tasks in the field of social development of the Arctic zone[471].

The old plan included preparing a preliminary feasibility study for creating hub ports in Murmansk. In contrast, the new plan contains five specific tasks related to the construction of a marine transhipment complex for liquefied natural gas, a specialized terminal for bulk cargo in the seaport of Murmansk, the implementation of the project "Integrated development of the Murmansk transport hub", the implementation of investment projects of a public joint stock company Murmansk Commercial Sea Port Company and reconstruction of facilities of the third cargo area of the Murmansk Seaport[472]. Similarly, the old plan provided for the preparation of a preliminary feasibility study for the creation of hub ports in Petropavlovsk-Kamchatsky. However, now it has been changed to the construction of a marine transhipment complex of liquefied natural gas in the Kamchatka Territory. The new plan mentions the construction of the Northern Latitudinal Railway, approved by the President in April 2022[473]. The tasks mentioned above indicate that feedback has been received from the regional authorities. The fulfilment of these tasks will undoubtedly ensure the development of the Russian Arctic and the active participation of all stakeholders in the development of the NSR.

There is no financial contribution of the regions to the implementation of transport policy in the development of the NSR (**Appendix B).** This is because the

---

[470] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". op. cit.
[471] Ibid.
[472] Ibid.
[473] Ibid.

finances of most regions are subsidised by 20-40% from the federal budget[474]. The Audit Chamber of Russia stressed the differences in the socio-economic development of the region and the need to improve budgetary measures to eliminate differences in development and subsidies[475]. This is a constant topic for discussion in the government and the Federal Assembly of Russia. The stoppage of the Northern Latitudinal Railway project, at least for the moment[476], indicates that, despite regional interests, the cardinal principle of project implementation is the availability of federal funds.

Summarizing the presented overview of the project and the actual interconnectivity of the subjects of the Russian Arctic with the development of the NSR, it is worth noting that they play a significant, although a not equal, role in its development. The priority in the development of the NSR is mainly the western regions of the Russian Arctic due to their socio-economic level, investment attractiveness and activity in promoting projects implemented in them[477].

In them, as well as in other regions, projects for the development of infrastructure facilities serving the development of the NSR are being formed. However, in view of their "development", they have not been significantly reflected in the Development Plan of the infrastructure of the NSR, unlike its central and eastern regions. The Eastern subjects of the Russian Arctic, on the contrary, have a wide range of socio-economic and transport infrastructure problems, which preserves and increases the relevance for them of the formation and implementation of projects directly related to the development of the NSR, which is the main cargo transport highway for them. The central districts are the subjects of the most large-scale and well-known projects and investments attracted in connection with them, such as the Northern Latitudinal

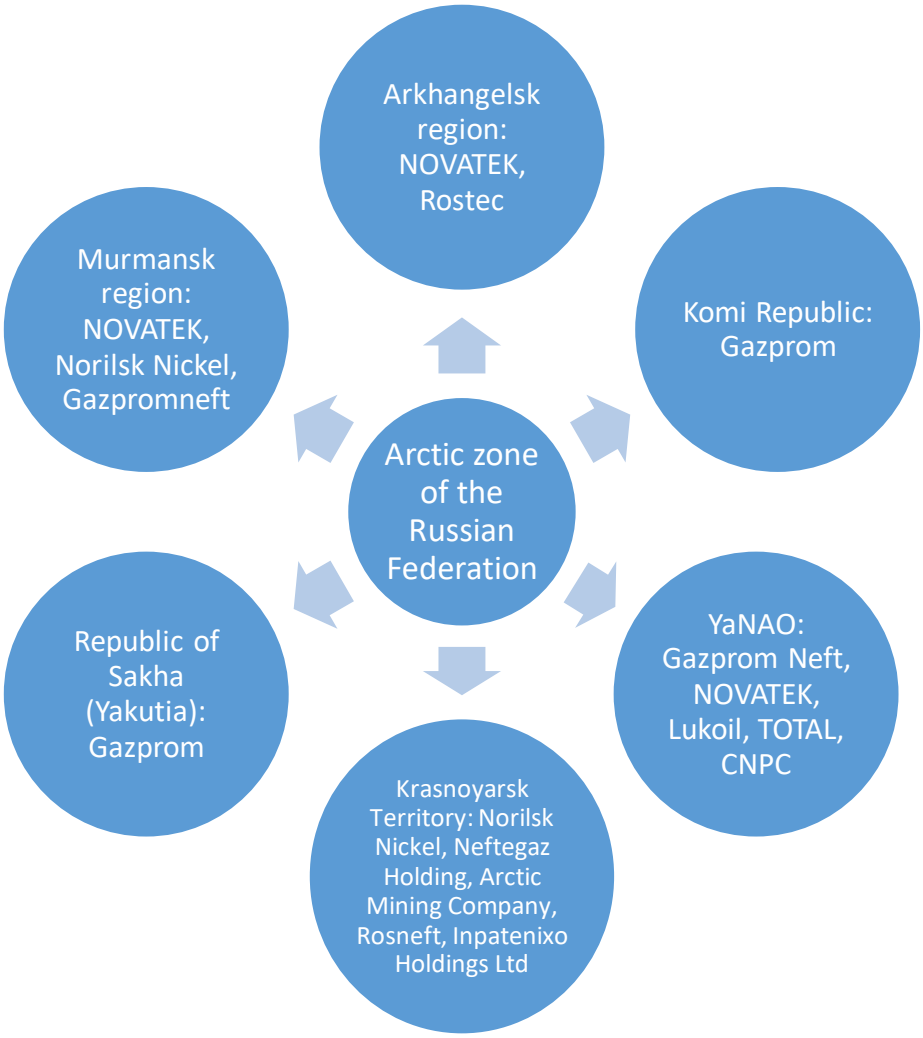
---

[474] Audit Chamber of Russia Bulletin No. 6 (295) 2020 "Implementation of national projects". op. cit.
[475] Ibid.
[476] Stopping the Northern Latitudinal Passage project will hit the Ural industry. – Text : electronic // Nakanune.ru : [website]. – URL: https://www.nakanune.ru/articles/119887/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[477] Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route / A.E. Shaparov, F.K. Sokolova, A.K. Magomedov, J. Bhagwat. – Text : direct // Polar Record. – 2022. – No. 58 (4). p. 10.

Passage, Belkomur, etc., which allow them to actively develop and form the infrastructure of the NSR.

Furthermore, with a disclaimer of not accounting for each project being implemented, a visual representation of the largest corporations in the subjects of the Russian Arctic is depicted in **Figure 3.2**.

Figure 3.2. –Representation of major corporations in the regions of the Russian Arctic[478]



The presented figure generally corresponds to the logic indicated with respect to the projects. Most large companies operate in the western regions of the Russian Arctic, with access to the NSR and developing infrastructure. In the following paragraphs, we will focus in more detail on the features of this activity.

[478] Large corporations are not represented in all regions of the Russian Arctic.

In general, by systematizing the experience of the implementation by the subjects of the Russian Arctic of their transport policies, it is possible to identify the critical areas of state policy in the development of the NSR, implemented at the regional level. These include the development and construction of new seaports; transport infrastructure that provides approaches to them, as well as connects priority industrial, raw materials and other centres of the regions with them; the development of these centres as sources of increasing cargo turnover on the NSR and the development of its transit potential; ensuring implementation of repair ports, rescue bases of ships, harbours; training of personnel for the NSR in the regions (their universities); development of Arctic cruise tourism and attraction of tourists, etc. It is worth noting that a significant part of these areas have the status of projects involving the development potential of the NSR and requiring significant non-state investments, increasing their importance for the regions and the Northern Sea Route. Despite regional interests, the Federal Government plays the key role in addressing issues of viability and security.

3.2 Public-private partnership in the development of the NSR

The analysis of the state policy at the federal and regional levels carried out in relation to the NSR implemented in the previous paragraphs, as well as the interest of private investors in its infrastructure development, suggest the relevance and necessity of applying such forms of interaction, which will become the basis for combining the efforts of all stakeholders. Within the framework of the NSR, the issue of consolidation of efforts is also important because it falls within the sphere of interests not only of the state and commercial structures of the Russian Federation but also of foreign entities[479]. For Russia, their interest is also important from the standpoint of the need for significant investments, in the absence of which the development projects of the NSR will not be able to be implemented.

[479] Soloviev, A.I. Politics and Government. Essays on theory and methodology. op. cit. p. 155.

Taking into account the above circumstances, the justification of which will be given below, as well as the fact that most of the projects related to the development of the NSR are infrastructural and involve the construction and/or improvement of facilities providing its transit functions (roads, railways, ports, etc.), a very effective form for the implementation of these projects is currently represented by the state-private partnership (hereinafter – PPP). This form of cooperation between state entities and businesses is quite widespread in the world and is one of the actively used mechanisms for the implementation of infrastructure projects. This makes it especially relevant for the development of the NSR.

Within the framework of Russian legislation, a PPP is defined as "a cooperation between a public partner, on the one hand, and a private partner, on the other hand, legally formalized for a certain period and based on pooling resources, risk sharing, which is carried out on the basis of a public-private partnership agreement, ... concluded in accordance with this Federal Law in order to attract private investment in the economy, ensuring the availability of goods, works, services and improving their quality by public authorities and local self-government bodies"[480].

The above definition is formulated within the framework of the federal law 'On Public-Private Partnership, Municipal-Private Partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation'[481], adopted in 2015 (with amendments from December 2021). As you can see, this law is devoted not only to PPP, but also to the Ministry of Emergency Situations (municipal-private partnership). Therefore, local self-government bodies are mentioned in the above definition. However, we will not consider this aspect in our work.

---

[480] Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2015 No. 224-FZ "On Public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" (as amended dated 30.12.2021). – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[481] Ibid.

In addition to the 'PPP Law', public-private partnership relations are regulated by the Law 'On Concession Agreements'[482] of 2006 since these agreements are an integral part of PPP. Concession agreements, in accordance with the said law, are understood as relations when "one party (the concessionaire) undertakes at its own expense to create and (or) reconstruct the property defined by this agreement (immovable property or immovable property and movable property, technologically interconnected and intended to carry out activities provided for by the concession agreement ..."[483]. In practice, there are a large number of types of concession agreements and special conditions for their implementation. According to a member of the expert club of the Center for Strategic Developments, A. Dolgova, it is the concession mechanism that will contribute to the implementation of infrastructure projects in the Arctic. The peculiarity of this mechanism is that, unlike standard concession agreements in which the concessionaire (private partner) builds or reconstructs a specific object and then carries out its operation, in the Arctic, the concessionaire (public partner – the state) assumes obligations to compensate the concessionaire's expenses[484]. To develop this mechanism, the state launched the Far Eastern and Arctic Concession program[485], which involves the selection of applications and the involvement of partners for the implementation of PPP projects in the region.

Other mechanisms within the PPP framework are infrastructure budget loans and 'infrastructure mortgage'. The latter was approved as part of the Russian Government's

---

[482] Federal Law of the Russian Federation dated 21.07.2005 No. 115 "On Concession Agreements". – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[483] Ibid.

[484] The implementation of infrastructure projects in the Arctic will help the mechanism of the Far Eastern concession – expert. – Text : electronic // Prima Media : [website]. – URL: https://primamedia.ru/news/1159262/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[485] An investment accelerator has been launched to support investment projects under the Far Eastern and Arctic Concession program. – Text : electronic // PPP Center : [website]. – URL: https://pppcenter.ru/press-tsentr/novosti/zapushchen-investitsionnyy-akselerator-dlya-soprovozhdeniya-proektov-v-ramkakh-programmy-dalnevostoch/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Plan for the Development of PPP Tools, approved in 2018[486]. According to researchers[487], two large infrastructure projects of the NSR have the potential to use 'infrastructure mortgages': SSH (suspended presently)[488] and the Murmansk transport hub (included in the Arctic development Strategy in 2021)[489]. It is assumed that these PPP mechanisms should facilitate the involvement of private partners in the development of the Northern Territories and the infrastructure of the NSR.

In general, the mandatory elements of PPP in Federal Law No. 224-FZ include:construction and reconstruction of the object of the agreement; financing (full or partial) of the object, which is carried out by a private partner; operation or maintenance of the object, carried out by a private partner, etc.[490]. The list of PPP facilities is much more complete. The key objects of PPP include: private highways and related structures; railway transport facilities;seaports and other ports, their infrastructure;sea vessels, vessels carrying out ice breaking support and others;airports, airfields, etc.; hydraulic structures[491].

At the same time, it is worth noting that many PPP projects are quite local in nature or are part of larger ones. One of such projects for the development of the Arctic transport infrastructure can be, for example, the construction of a section of the

---

[486] On the approval of the action plan for the development of public-private partnership tools ("infrastructure mortgage"). – Text : electronic // Government of Russia official site : [website]. – URL: http://government.ru/news/31625/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[487] Rekhova, A.S., Vorotnikov, A.M. Public-private partnership is an actual mechanism for the development of the Arctic zone of the Russian Federation / A.S. Rekhova, A.M. Vorotnikov. – Text : electronic // Nauka.ru : [website]. – URL: https://naukaru.ru/temp/2ae0be6c28e49a28cedb41c643813dc9.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[488] The construction project of the Northern Latitudinal Passage has been stopped. – Text : electronic // Uralinformburo : [website]. – URL: https://www.uralinform.ru/news/economy/349357-proekt-stroitelstva-severnogo-shirotnogo-hoda-ostanovlen/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[489] The Murmansk transport hub has been included in the Arctic development strategy. – Text : electronic // Transport Safety Formula : [website]. – URL: https://fbt.llc/novosti/мурманский-транспортный-узел-вошел-в.html (accessed 01.03.2023) [in Russian].

[490] Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2015 No. 224-FZ "On Public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" (as amended dated 30.12.2021). op. cit.

[491] Federal Law of the Russian Federation dated 21.07.2005 No. 115 "On Concession Agreements". op. cit.

Korotchayevo-Krasnoselkup highway, with a length of only 2.5 km. The volume of investments in this project is 9 billion rubles, and the term of the agreement is 15 years[492]. The main infrastructure projects of the NSR in which PPP mechanisms are used are enunciated at **Appendix E**, in, but the example given demonstrates that it is extremely difficult to reflect each of them. This is also confirmed by the indicators announced at the Arctic Economic Council round table in August 2021. At that time, 187 companies were residents of the Russian Arctic (88% – small and medium–sized businesses, the rest – large). The amount of projects implemented by them (the branches of which include transport, shipbuilding, mining) is estimated at 268 billion rubles. For their implementation, companies received a set of preferences from the state. In particular, 214 billion rubles were allocated by the state for the implementation of six Arctic infrastructure projects[493].

In general, these elements and objects of the PPP agreement demonstrate their relevance for the NSR and reflect the high potential of using this form of implementation of projects important for its development. This is also confirmed by the world practice of using PPP, used by foreign countries to solve their infrastructure, social and a number of other issues. It is also worth noting that the main forms of PPP implementation in the world practice are: concession, state and regional projects involving special contracts, leasing, etc.

PPP agreements are used today both in "developed" and in states belonging to the category of "developing". The difference in this case lies in the fact that "developed" states (for example, the UK) have formed mechanisms for the use of PPPs: the legal environment for their implementation and the practice of interaction, which are actively used for the construction and development of transport infrastructure, road facilities and

---

[492] The implementation of infrastructure projects in the Arctic will help the mechanism of the Far Eastern concession – expert. op. cit.

[493] Prospects of infrastructure projects were discussed at the Arctic Economic Council round table. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/na-kruglom-stole-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-obsudili-perspektivy-infrastrukturnykh-proekto-32382/?sphrase_id=2021480 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

housing and communal services. In particular, in such States, concession agreements are applied to ensure the operation of mixed (public-private) enterprises in the pipeline transport network and in the field of road management (road management implemented on a contractual basis, contracts for the maintenance of road networks and sponsorship of individual contracts in this area)[494].

According to the United Nations report, in the case study of the transport infrastructure project in Africa (Zambia and Botswana) It was concluded that an attractive return on investment requires an investment of approximately 20% of capital expenditures with 100% of income in the form of private income, which is an unattractive option for governments. Therefore, it was recommended for the project to finance capital expenditures at the expense of 100% of public funds (the Africa Development Fund – 31.5%, the Japan International Cooperation Agency – 57.5%, the governments of the two countries – 9.2% and the EU-Africa Infrastructure Trust Fund – 1.8%)[495]. The study, however, recommended considering a medium- and long-term PPP option for operation and maintenance on the grounds that, excluding capital costs, financial returns could potentially be attractive to private sector participation[496]. In another case study, the report highlighted Paraguay's development of infrastructure projects through a special PPP law. The Government has created incentives to attract foreign investment, including tax incentives, full repatriation of capital and profits, as well as granting equal rights to foreign and local producers[497].

“Developing” states are distinguished by the presence of state monopolies, or such “unique” institutions as state corporations in Russia. This forms its own specifics and “objectivity” of the use of PPP mechanisms. More often they are used in the form of special contracts and leasing. According to current research in the Russian Federation, PPP projects are mainly implemented in four infrastructure areas:

---

[494] Savin, M. Public-private partnership in the UK: achievements and prospects / M. Savin. – Text : direct // Modern Europe. – 2010. – No. 5. pp. 104-106 [in Russian].
[495] Effective transit transport corridor development and management: Report on best practices 2020. op. cit.
[496] Ibid.
[497] Ibid.

municipal, transport, energy and social infrastructure[498]. It is also noteworthy that at the time of 2016 the number of PPP contracts implemented within the framework of social and energy infrastructure outstripped transport (165, 163 and 64 contracts, respectively)[499]. At the moment, this trend has continued within the framework of the Russian Arctic. Thus, among the 19 PPP projects of the Arkhangelsk Region in the amount of 40 billion rubles that were being prepared at the beginning of 2022, one related to the transport sector, the rest to social and communal infrastructure[500].

This also reflects the specifics of the implementation of PPP in Russia and determines the application of its contracts for the development of SMEs. So, as noted above, in Russia, state corporations play an important role in the implementation of federal projects. Based on the analysis carried out in the previous chapters, it can be said that Rosatom State Corporation, which participates in the implementation of marine infrastructure and ship construction projects, occupies a special place in the development of the infrastructure of the NSR. In addition, the GC "Roscosmos", associated with the use of innovative communication technologies, takes part in this work. It is worth noting that innovation projects are also included in the PPP category, although their number is still inferior to the others indicated above. In addition to state corporations, the development of SMEs cannot do without private investment (domestic and foreign). The issue of the participation of foreign capital is important, since the world states have their own experience of using PPP in the Arctic zone.

In general, describing the global experience of financial regulation in the development of the northern regions, it is worth referring to a group of Arctic foreign states, each of which has its own specifics of this activity. The complete scheme of financial regulation instruments for the development of the Arctic territories, which are

---

[498] Koval, I. Without a competition, the level of preparation of documents and preliminary study of projects remains low / I. Koval. – Text : direct // Russian Business Newspaper. – 2015. – No. 993 (14) [in Russian].
[499] Ibid.
[500] In Pomorie, the public-private partnership Center accompanies the implementation of 19 projects. – Text : electronic // Online publication Dvinanews : [website]. – URL: http://dvinanews.ru/-d6y6ws4v (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

used by all these countries, can be found in the work of R.V. Badylevich[501]. Within the framework of this paragraph, we will focus on the mechanisms that involve the reduction of direct financing and the implementation of various forms of interaction between the state and business (domestic and foreign).

For example, Canada is distinguished by a fairly wide range of financial instruments for the development of its Arctic territories. Large infrastructure projects aimed at the development of transport, energy infrastructure, and multi-purpose communications can be considered the most related to PPP mechanisms. In 2019, about $260 million was allocated for these projects, of which $190 million was allocated for the development of maritime and air infrastructure and $71 million for transport projects[502].

Denmark, which includes Greenland, has an interesting experience for Russia. The allocation of funds for the development of this territory from Denmark, as a rule, is in the nature of direct financing. Another source is income from the EU, which allocates about 30-35 million euros per year[503]. The foreign investments attracted to Greenland are the most related to PPP mechanisms and indicative as a potential model for Russia. Having a wide range of natural resources, which, like the "Russian Arctic", have become more accessible due to the processes of global warming, Greenland is the subject of the interests of the most influential world states, such as China and the United States. Needing to attract foreign investment, in recent years the Government of Greenland has lifted a number of restrictions on mining and allowed the work of such

---

[501] Badylevich, R.V. Research of foreign experience in the implementation of financial regulation of the development of Arctic territories and the possibilities of its application in the northern regions of the Russian Federation / R.V. Badylevich. – Text : direct // Arctic and North. – 2021. – No. 44. pp. 7-23 [in Russian].

[502] Kikkert, P., Lackenbauer, P.W. Canada's Arctic and Northern Policy Framework: A roadmap for the Future? Briefing Note / P. Kikkert, P.W. Lackenbauer. – Text : direct // Arctic Yearbook. – 2019. – pp. 1-10.

[503] Badylevich, R.V. Research of foreign experience in the implementation of financial regulation of the development of Arctic territories and the possibilities of its application in the northern regions of the Russian Federation. op. cit. p. 16.

foreign companies as BP Plc, Conoco Phillips, DongEnergy A/S, Royal Dutch Shell Plc, Statoil ASA[504].

Considerable interest of the PRC is manifested in applications submitted for such infrastructure projects as exploration and development of deposits, development of an airport, a deep-water port, etc. The interests of the United States seem even more global. So, in 2019, former US President D. Trump offered to take Greenland for an indefinite lease[505], and in 2020, the United States allocated $12.1 million to the government of Greenland[506]. Thus, mainly foreign entities that are important participants in the implementation of infrastructure and raw materials projects of the island interact with the authorities of Denmark and Greenland itself.

In order to attract investments to its northern territories, another state, Norway applies such mechanisms as a system of tax incentives for enterprises in the Arctic territories, the implementation of large infrastructure and social projects, significant interstate scientific projects (including with Russia). An example of infrastructure projects within the framework of a PPP is the development of deposits and the development of pipeline transport, implemented with Equinor[507].

The last state whose experience we will designate will be the USA. To attract investments to Alaska, they use tax incentives for mining companies. Back in the period of the 90s of the twentieth century. a system of benefits and preferences was formed for them, which was only expanded and supplemented in the future. Also, a specialized fund “Alaska Permanent Fund” was created in the region, aimed at supporting the residents of the region.

---

[504] Greenland is interested in investments from any region of the world. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/business/351757 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[505] Media: Trump intends to annex Greenland to the United States. – Text : electronic // Vesti.ru : [website]. – URL: https://www.vesti.ru/amp/article/2446448 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[506] Badylevich, R.V. Research of foreign experience in the implementation of financial regulation of the development of Arctic territories and the possibilities of its application in the northern regions of the Russian Federation. op. cit. pp. 16-17.

[507] Gutenev, M.Yu., Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. The Arctic vector of Norway: continuity and innovations / M.Yu. Gutenev, V.N. Konyshev, A.A. Sergunin. – Text : direct // Modern Europe. – 2019. – No. 4 (90). pp. 111-113 [in Russian].

In general, it can be concluded that the Arctic states are pursuing a policy of developing their northern regions. A significant place in it is occupied by infrastructure projects involving the attraction of national and foreign investments. Moreover, the some companies are ready to act as investors of projects in the Arctic territories of other states, implementing cooperation mechanisms, in particular PPP.

In other paragraphs of the work the fact that countries show interest not only in the Arctic region in general, and also in the Russian Arctic has already been substantiated. Among them are world powers (China and the United States), and some of the Arctic states are ready to invest, not only in their territories. At the same time, it should be borne in mind that public assessments of the NSR, as the main transport route of the Russian Arctic, by foreign entities are not always unambiguous, which is largely due to its perception as a competitor capable of attracting foreign companies and resources.

For example, Norway, which has been carrying out a number of scientific projects with Russia until recent days, comes out with restrained criticism of the development of the NSR, justifying it by its economic disadvantage, underdevelopment of infrastructure, problems with environmental standards, etc.[508]. Obviously, this is due to the high competitiveness of the NSR in relation to the North-Western passage (NWP), which, in turn, is a potential maritime transport route of geopolitical allies Norway, Denmark and Canada. It is also obvious that today the NSR has a greater ability than the NWP to attract a significant part of the investments of foreign countries. This does not mean that European, including Norwegian companies do not consider it necessary to work within the framework of the NSR, in accordance with the PPP mechanisms.

Therefore, in March 2019, Rosatom CEO A. Likhachev stated that such European companies as Danish Nordic Bulk Carriers, German Oldendorff Carriers, Tschudi Shipping Company and DNV GL from Norway, Stena AB from Sweden and Finnish

---

[508] Lipunov, N.S. International dimension of the Northern Sea Route / N.S. Lipunov. – Text : direct // The Russian Arctic. – 2021. – No. 1 (12). p. 81 [in Russian].

Aker Arctic Technology showed interest in developing the NSR[509]. And within the framework of the October 2021 At the Eastern Economic Forum, the head of the Tschudi Group Board of Directors announced a request for the status of a resident of the Arctic zone to work on the development of the NSR[510]. Obviously, in the context of recent events, the work of these companies may be limited or canceled (on their part), but this does not mean the complete elimination of opportunities for Western investment in the future.

Moreover, the policy towards the NSR on the part of the United States is not so unambiguous. Without hiding its interest in its transit capabilities, the United States is attempting to challenge Russia's right to control it[511]. The latest Arctic strategy published by the United States confirms their desire to stop what they perceive as Russian hegemony in the Arctic, and the principle of "Arctic exclusivity"[512]. The intention is clearly to isolate Russia without international partners in the Arctic, example being the cessation of work of the Arctic Council during the Presidency of Russia (2021-2023)[513]. This may be contrasted with Russia, which did not impede the functioning of the Arctic Council despite reservations about the US invasion of Iraq on alleged presence of weapons of mass destruction which did not have sanction of the United Nations Security Council, and eventually turned out to be hoax as brought out by Western researchers[514]. In addition to geopolitical influence and access to Arctic

---

[509] Baynazarov, E. Northern Merger: Sevmorput attracted companies from Scandinavia and Asia / E. Baynazarov. – Text : electronic // Izvestia : [website]. – URL: https://iz.ru/917088/elnar-bainazarov/severnoe-sliianie-sevmorput-privlek-kompanii-skandinavii-i-azii (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[510] The Northern Sea Route. Development based on the principle of three S: save, sustainability, smart. – Text : electronic // Federal business magazine : [website]. – URL: https://business-magazine.online/fn_54043.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[511] Lipunov, N.S. International dimension of the Northern Sea Route. op. cit. pp. 81–82.

[512] National Strategy for the Arctic Region. op. cit.

[513] Arctic Council nations are 'pausing' work after Russia's invasion of Ukraine. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/the-7-other-arctic-council-nations-are-pausing-work-after-russias-invasion-of-ukraine/ (accessed: 01.03.2023).

[514] Powell, B.A. Investigative journalist Seymour Hersh spills the secrets of the Iraq quagmire and the war on terror / B.A. Powell. – Text : electronic // UCBerkley News : [website]. – URL: https://newsarchive.berkeley.edu/news/media/releases/2004/10/11_hersh.shtml (accessed: 01.03.2023).

resources, the reason for such a US policy is the Arctic projects of China, which is one of their main opponents.

In this context, the Asian direction of cooperation within the framework of the NSR is particularly important. It is obvious that China's interest in this direction is the most ambitious and strategic. It is aimed at the implementation of the “Polar Silk Road” and therefore is of particular interest to Chinese companies. The most obvious example is the mentioned Chinese companies CNPC and the Silk Road Foundation, which together with NOVATEK established the Yamal LNG project.

In addition, in addition to the organizations of the PRC, Japanese companies Mitsui O.S.K. Lines and WeathernewsInc., as well as Youngsan University (Institute of Arctic Logistics) from South Korea and DP World from the UAE announced their interest in the development of the NSR in 2019[515]. In 2021, Mitsui O.S.K. Lines concluded three leasing (i.e., PPP) agreements with the Russian State Transport Leasing Company for the implementation of infrastructure projects in the field of sea transport[516].

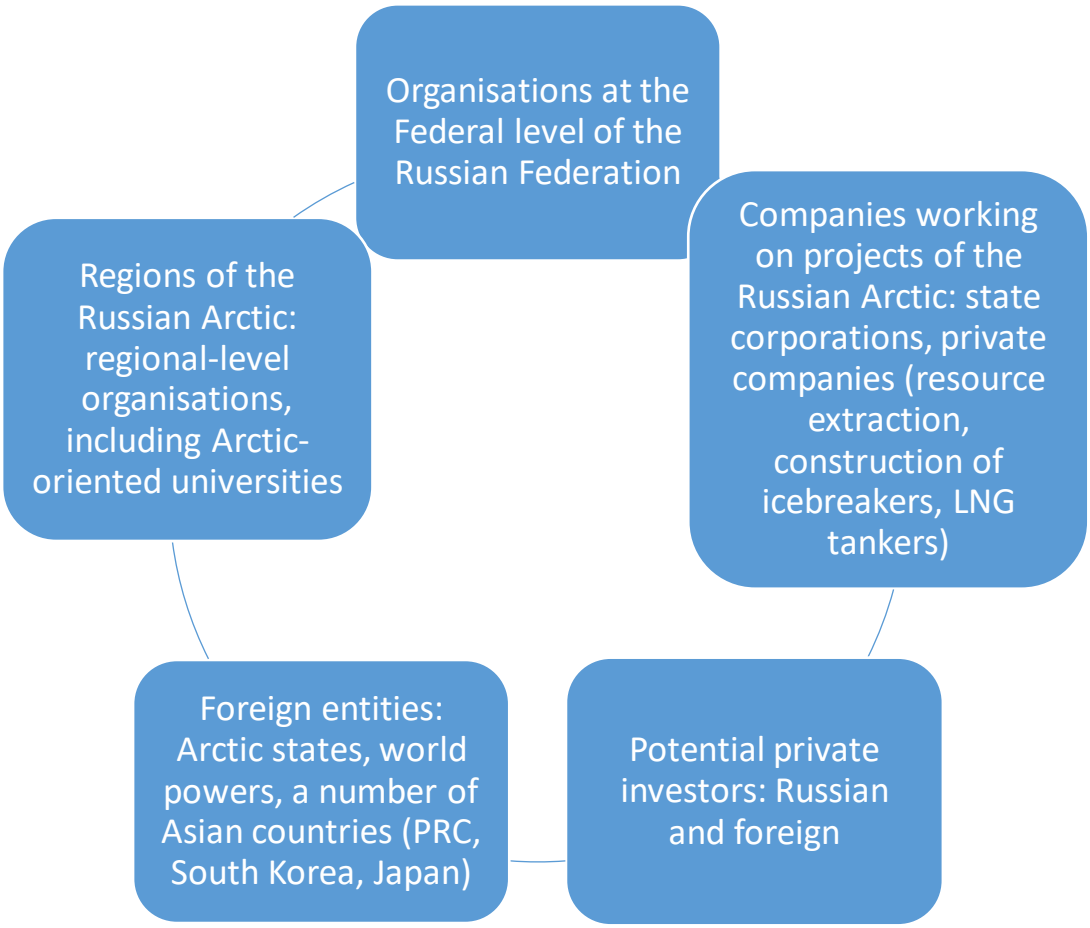
These examples demonstrate that foreign companies can and should be included in the list of PPP entities aimed at the development of the NSR. In general, based on the above material, a representation of all entities interested in the development of the NSR and able to become participants in PPP within the framework of projects aimed at it can be presented as follows in **Figure 3.3**.

---

[515] Baynazarov, E. Northern Merger: Sevmorput attracted companies from Scandinavia and Asia. op. cit.

[516] The Northern Sea Route. Development based on the principle of three S: save, sustainability, smart. op. cit.

Figure 3.3 – Participants of PPP for the development of the NSR in 2022



The presented scheme reflects the main set of real and potential entities that can act as PPP participants in NSR development projects. Obviously, in this case, not an exhaustive list of participants is presented, but key and, in part, conditional groups that can be detailed and, on the contrary, combined into larger categories. Thus, among all these subjects, we can distinguish the category of state subjects of the Russian Federation, which includes federal and regional institutions. The subjects of each of these groups are described in more detail in the paragraphs devoted to them: federal in the definition of the organizational structure for the development of the NSR (paragraph 2.2.) and regional (in paragraph 3.2. dedicated to them). Accordingly, they will not be discussed here.

The next separate category of foreign entities was briefly indicated in the text of this paragraph and was partially mentioned in the previous ones. It includes actors of

different levels. The first is foreign state institutions that can pursue their own policy towards the Russian Federation, and the NSR in particular. As a rule, this category includes world powers implementing their geopolitical strategies within the Arctic, as well as Arctic states. Another level of foreign participation can be foreign companies that work in existing NSR development projects.

The names of some of them, as well as organizations of another separate category, Russian private companies, as well as state corporations[517], can be found in Fig. 3.2. It is obvious that the work of such industrial "giants" as Norilsk Nickel, NOVATEK, Gazprom, Rosneft and a number of others, as well as Rostatom State Corporation is one of the key sources of finance, without which the development of the NSR is not possible. So, in 2018 it was Rosatom that became the main infrastructure operator of the NSR, and since the development of infrastructure and mining projects cannot be implemented without a large icebreaker fleet, its activities are especially important[518].

The last category of subjects is potential private investors. We have partly reflected their foreign component in this paragraph. The development of the Russian segment is also possible. According to the researchers, companies operating in the regions of the Russian Arctic and neighboring ones have a greater interest in this case[519], which does not exclude the involvement of "extra-regional" entities.

It is worth noting that the list of subjects interested in the development of the NSR is quite wide and complicated by the current international situation (new sanctions and negative attitude towards the Russian Federation on the part of many countries), even more than the period complicated by the Covid-19 pandemic, which researchers

---

[517] The specifics of the work of state corporations and their difference from private companies were indicated by us in paragraph 2.2.

[518] Billions to the Arctic: how Russia is paving the Northern Sea Route. – Text : electronic // Gazeta.ru : [website]. – URL: https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327603.shtml (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[519] Pilyasov, A.N., Putilova, E.S. New projects for the development of the Russian Arctic: space is significant!. op. cit. pp. 30-36.

write about[520], may lead to a delay in plans for infrastructure renovation and development of the NSR.

In general, the role of private companies is expressed in certain indicators. So, in 2020, the total cargo turnover on the NSR amounted to 33 million tons, of which 22 million tons accounted for cargo, projects of NOVATEK and its partners: Yamal LNG and Arctic LNG-2 which is under construction. These include LNG (which accounts for about 65% of the cargo transported along the NSR, and its potential by 2035 is estimated at 80%), oil and metals produced by another company, Norilsk Nickel[521]. In general, at the end of 2020, the amount of projects of private companies amounted to 80 billion rubles, with the projected amount being 202 billion rubles[522]. Companies that implement gas production projects are provided with a zero tax rate and profit tax benefits by the state[523].

To date, gas projects are the most feasible. The current Yamal-LNG project is being implemented by NOVATEK, with the participation of French Total, Chinese CNPC and the Silk Road Fund. Three operating lines of the plant are projected to produce 19.8 million tons of LNG per year. The potential share of loading of the NSR, directly related to the development of its infrastructure, by 2024 may amount to about 20 million tons. It will also be supplemented by a possible 14.7 million tons from Arctic LNG-2 and about a million tons of Ob LNG[524].

NOVATEK implements the Arctic LNG-2 project with the help of foreign partners French Total and Chinese CNPC, as well as CNOOK, Japanese Mitsui and Jogmec. The development projects include the construction of LNG lines. The third project "Ob" also involves the construction of a plant using Russian technologies[525].

---

[520] Lukin, Yu.F. Hybridity of the diverse Arctic in the Covid 2020. op. cit. pp. 31, 36, 86, 90. Kudiyarov, S. The container is afraid of the cold / S. Kudiyarov. – Text : direct // Expert. – 2020. – No. 45. pp. 18-19 [in Russian].
[521] Zhuravleva, A. For a long time, for a short time: why does the world need the Northern Sea Route / A. Zhuravleva. – Text : direct // Energy policy. – 2021. – No. 4 (158). pp. 79-82 [in Russian].
[522] Billions to the Arctic: how Russia is paving the Northern Sea Route. op. cit.
[523] Ibid.
[524] Zhuravleva, A. Long or short: why does the world need the Northern Sea Route. op. cit. p. 81.
[525] Ibid, p. 80.

One of the important consequences of the development of deposits and the construction of associated plants is the creation or development of the necessary infrastructure. As researchers A.N. Pilyasov and E.S. Putilova write: “Almost all large companies operating in the Arctic persistently strive to obtain this regional, synergetic effect on the general use of the corporate infrastructure created in the pioneer development area, the general labor market of the corporation, the flow of knowledge, competencies, technologies between the divisions created here”[526].

Regarding the work of NOVATEK, the authors write that the company has created a corporate “empire” on the Gulf of Ob, consisting of previously autonomous sites. Other examples are Gazpromneft and Rosneft. The first project is “Yamal Gas”, which should create an infrastructure conducive to the unification of 15 fields of the Yamal Peninsula[527].

Rosneft is also working on the infrastructural integration of a number of fields in the Krasnoyarsk Territory, involving the integration of production, transport and infrastructure. When Neftegazholding JSC joins this work, the Vostok Oil project will be implemented, which involves the construction of an oil pipeline and the expansion of oil transportation capabilities through the NSR[528]. The potential of this project is estimated at 30 million tons of cargo until 2024 and 150 million tons of cargo until 2030, which makes it possible to talk about oil projects as the second component of the cargo to be transported along the NSR after LNG[529]. It is this direction that involves the construction (and not the development of existing) infrastructure, in particular a port with a capacity of 25 million tons on Taimyr[530].

---

[526] Pilyasov, A.N., Putilova, E.S. New projects for the development of the Russian Arctic: space is significant! op. cit. p. 31.
[527] Ibid, p. 31.
[528] Ibid, pp. 31–32.
[529] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r “On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035”. op. cit.
[530] Zhuravleva, A. Long or short: why does the world need the Northern Sea Route. op. cit. p. 81.

Appendix D enumerates the main projects involving the development of the infrastructure of the NSR with the help of PPP mechanisms. From the table, you can see that raw materials projects play no less a role than infrastructure projects. On the contrary, today the first (raw materials) type of projects are more dynamic and have already been implemented in practice, and not in potential. To the second, researchers traditionally include SSHH, Belkomur, Barentskomur, Kaskomur[531]. Each of them is of great importance for the development of the regions of the Russian Arctic and the NSR, but practical implementation requires extremely high costs, which makes PPP mechanisms especially important and in demand for their implementation.

Designating other PPP facilities, it is worth noting that the construction of ports (and related infrastructure), as well as their management, are an important component of the development of the NSR. According to the World Bank, in 2015, ten seaports of 17 countries (in the UK, Germany, Greece, Ireland, Spain, Italy, Portugal, France, Sweden and Cyprus) were developed by private companies on the basis of a concession agreement, which is a variant of PPP[532]. As a rule, their area of responsibility includes transshipment complexes and port support services. On the part of the government, the ownership of ports is either with the state (municipal or central) or completely private.

The ports of the NSR are currently in need of reconstruction or construction of new facilities, which acts as an incentive for state and regional authorities to work to attract private companies to cooperate. Thus, the Murmansk seaport, one of the most significant elements of the infrastructure of the NSR in October 2010 (like the whole of Murmansk), was declared a special economic zone promoting investment. The Arkhangelsk seaport has less potential due to climatic conditions and is currently in need of reconstruction of its infrastructure facilities, including an oil loading terminal, which is of particular importance for large oil companies. No less commercial for

---

[531] Serova, N.A., Serova, V.A. The main trends in the development of the transport infrastructure of the Russian Arctic / N.A. Serova, V.A. Serova. – Text : direct // Arctic and North. – 2019. – No. 36. p. 51 [in Russian].

[532] Trujillo, L., Nobela, G. Privatization and Regulation of the Seaport Industry. – Washington, D.C.: The World Bank, 2015. pp. 14-18, 56-57. – Text : immediate.

private capital and strategic for the Russian state are the other main ports of the Russian Arctic: Dixon, Dudinka, Igarka, Tiksi, Pevek and the port of Providence. Each of them, to a greater or lesser extent, has the need for infrastructure renewal and contains segments suitable for implementation within the framework of PPP mechanisms.

It is obvious that the port infrastructure and the transport infrastructure adjacent to them are just some segments in which PPP mechanisms can be implemented, and there is a significant need for them. This may include an element of the NSR sea route. Obviously, unlike Suez, the NSR is not an artificial channel. In this case, we are talking more about monitoring the ice situation and accompanying icebreaker navigation, a critical area of activity in the Arctic. Accordingly, the icebreaker fleet, the various types of ships, ports necessary for their maintenance and transshipment hubs are also areas for the use of PPP in developing the NSR.

It cannot be denied that there are state support mechanisms for households and activities in the Arctic. Benefits are provided for oil and gas and transport projects in the Arctic; state support for entrepreneurship[533]; subsidizing insurance premiums for mandatory pension insurance, mandatory social insurance; customs regulation, land plots, subsidies from the federal budget for capital investments in infrastructure facilities, support for the activities of indigenous peoples[534], the activities of the Agency for the Development of Human Capital, the Far East and Arctic Development Fund, the Far East and Arctic Development Corporation[535]. Regional and municipal tax benefits also apply in the regions. However, the cost of transport infrastructure projects (shipbuilding or port infrastructure) in adverse climatic conditions is too high because

---

[533] Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2020 No. 193 “On State support of Entrepreneurial Activity in the Arctic Zone of the Russian Federation”. op. cit.

[534] Decree of the Government of the Russian Federation dated 15.04.2021 No. 978-r “Program of State support for traditional economic activities of indigenous small-numbered peoples of the Russian Federation carried out in the Arctic zone of the Russian Federation”. – Text : electronic // Government of Russia official site : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/ySRA2HsTpqZ9vXm8WWbmOoil9Qu7F6AA.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[535] Resolution of the Government of the Russian Federation dated 30.03.2021 No. 484 “On approval of the state program of the Russian Federation "Socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation”. op. cit.

the tariffs set by the company are regulated by the state. Any infrastructure project has a long payback period, especially in the Arctic. Moreover, the Russian government is also self-limiting foreign partnerships (for example, the Belkomur railway project). Transport infrastructure projects cannot be compared with natural resource exploitation projects previously available to attract foreign investment with the approval of the Federal Government. In addition, the current economic crisis, and the spread of unprecedented sanctions with restrictions on the availability of technology - all these point to the need for innovative measures to promote public-private partnerships.

Concluding this paragraph, the potential for using PPP mechanisms in developing the NSR is relatively high. It is characterized by the existing regulatory framework for the implementation of PPP in Russia, and the experience of other countries in the implementation of such mechanisms, including in their Arctic regions. A sufficiently large number of entities (domestic and foreign) could be able to carry out partnerships under PPP agreements, and they would be interested in primarily mining, and related infrastructure, port and communication projects, contributing to the development of the NSR provided an investor-friendly climate and sufficient benefits are made available following international norms. Moreover, the existing infrastructure facilities of the NSR need to attract investment and development, which, in accordance with international experience, today can be effectively implemented within the framework of PPP mechanisms.

3.3 Russia's interaction with foreign states and business in order to ensure the development of the NSR in the Arctic

As brought out by the content of all the previous components of the study, ensuring the development of the NSR is one of the important tasks of the Russian Federation since it is a national transport route. At the same time, in the current international conditions, Arctic security issues depend more on the geopolitical and geo-economic situation. Regardless of Russia's ability to influence the global system and promote its foreign policy guidelines, it must cooperate with foreign states and

businesses since more than national resources are needed to develop large northern projects[536]. In a situation of increased sanctions, this is manifested to a greater extent since an economic downturn has already started[537] and federal budget deficits absent in the first part of the 21st century, have appeared[538].

As we demonstrated earlier, another important category of subjects is large Russian companies. The participation of domestic private capital is no less, even more significant in the current situation of international confrontation. This is due to the significant commercial potential of the development of the NSR, as one of the leading transport routes in Russia, capable of providing national and international transit of goods. Examples and the potential for the implementation of projects for the development of the NSR based on PPP mechanisms were described by the author in the last paragraph. In this, the final part of our study, other components of the importance of attracting Russian private and foreign entities for the development of the NSR and their mutual (along with the Russian leadership) interest in the Arctic will be identified. At the same time, it should be borne in mind that in the current situation, it would be unrealistic to expect companies to provide two-thirds of the necessary funds in conditions of prevailing inflation and the current economic situation[539]. Regardless of political conditions, large private companies will primarily be guided by their economic

---

[536] Godzimirski, J., Sergunin, A. Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA / J. Godzimirski, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2020. – Vol. 11. pp. 40-41.
Gunnarsson, B. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges. op. cit. pp. 20-26.
[537] Koroleva, A. The IMF believes in Russia / A. Koroleva. – Text : electronic // Expert : [website]. - URL: https://expert.ru/2023/01/31/mvf-poveril-v-rossiyu/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[538] What you need to know about the draft budget for 2023. – Text : electronic // Ministry of Finance of Russia : [website]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/statistics/fedbud/execute?id_57=80042-informatsiya_ob_ispolnenii_federalnogo_byudzheta (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[539] The year-round Sevmorput is recognized as a strategic project of the state. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
The amount of investments in the Northern Sea Route until 2024 has been determined. – Text : electronic // Rambler Finance : [website]. – URL: https://finance.rambler.ru/economics/42017202/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

benefits. This means that the Russian leadership should take measures to stimulate investments (including foreign ones) by providing tax incentives to foreign investors and other measures aimed at ensuring the development of the NSR[540].

Russia's policy aimed at solving these problems should involve a revision of current problems and benefits, as well as taking into account the previously existing ones. The subjects of the Russian Federation and the central leadership should make a new analysis of Arctic projects, involving the identification of the most profitable of them, which can be implemented by 2030. At the same time, in addition to the current international situation, some factors previously influenced the development of the NSR and assumed the involvement of foreign partners.

Thus, over the past decades, the development of Russian maritime transport and its infrastructure has involved the participation of large companies. According to the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030, at the time of 2018, the total number of vessels of the navy, which was controlled by Russia, was 1,341 vessels. Of these, more than a thousand (1093) were the shipping fleet of the Russian Federation registered under its own flag. The remaining 248 vessels were registered under the flags of foreign States[541]. There is a favourable ratio in terms of the number of vessels, but the assessment of this indicator changes if one considers their deadweight (full load capacity). Thus, the fleet under the Russian flag, which exceeds two-thirds of the total number of Russian vessels, accounted for a total deadweight of 7 million tons. On the contrary, Russian vessels under a foreign flag had a total cargo capacity of 14.1 million tons[542]. Thus, the total set of vessels controlled by Russian shipowners and registered

---

[540] Bhagwat, J. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia on the example of the Northern Sea Route / J. Bhagwat. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. Series 12. Political sciences. – 2022. – No. 2. pp. 85-88 [in Russian].

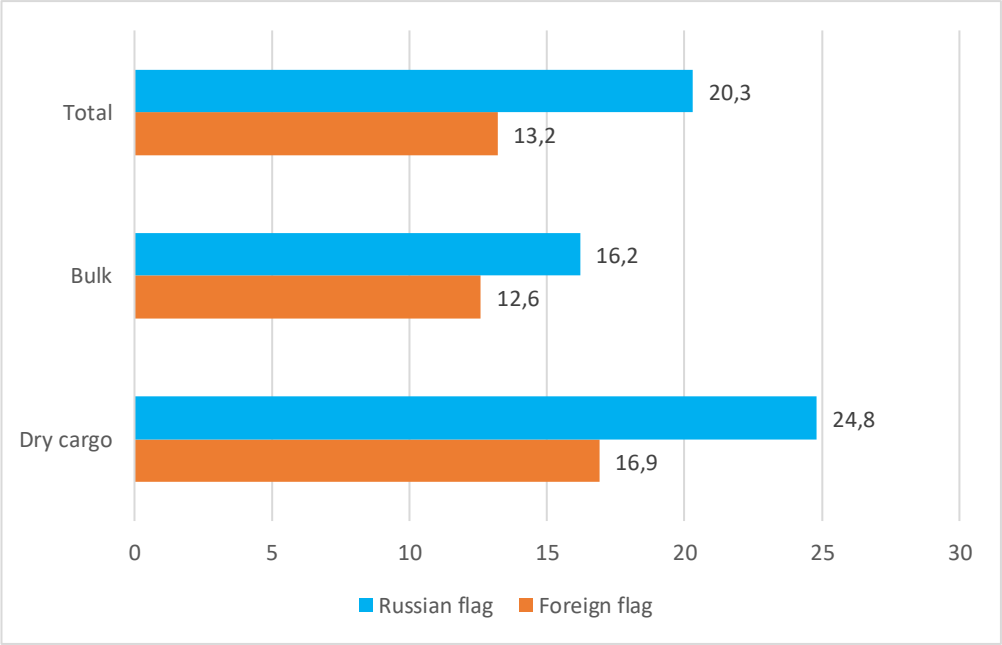
[541] The Order of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 No. 3363-r "On approval of the Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035". op. cit.

[542] Breakthrough development strategy. – Text : electronic // Kavkaz-Travel-Tur : [website]. – URL: https://nika-kavkaztur.ru/mor-vesti/strategiia-proryvnogo-razvitiia.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

under the Russian flag needed to be higher in total tonnage and required strategic government work to increase it.

Another important aspect demonstrating the need to develop Russian maritime transport and attract private capital is the average age of ships under the Russian flag. The mentioned draft transport Strategy clearly demonstrates this indicator. It is obvious that in any category, the age of vessels under the flag of the Russian Federation exceeds the Russian fleet registered under a foreign flag by 5-8 years. In addition, the age of the combined and passenger fleets, which make up 67.4%, exceeds 30-35 years[543]. This highlights the issue of their replacement and allows us to assume a problem in obtaining affordable funding for this purpose (**Figure 3.4**).

Figure 3.4 – Indicators of the average age of vessels of the Russian maritime transport fleet at the beginning of 2021[544]



The indicated indicators demonstrate some problematic aspects of the maritime transport of the Russian Federation especially in connection with the boycott of international shipping companies and the lack of experience of Russia in the

[543] Breakthrough development strategy. op. cit.
[544] Marine fleet of domestic companies. – Text : electronic // Maritime news of Russia : [website]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/90465/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

construction of container ships, tankers for liquefied gas and diesel icebreakers[545]. This data is especially relevant in the context of the tasks of the development of the NSR determined by the President of the Russian Federation[546]. The scale and possibilities of international sea transportation are also confirmed by the indicator of 42 thousand km of sea borders that the Russian state possesses[547]. However, according to researchers of the maritime transport infrastructure, one of the main properties of maritime transport is its dominant position in the global cargo turnover, which currently accounts for two-thirds of its total volume. "The advantages associated with relative cheapness and the ability to move various cargoes over long distances are the decisive reasons for maintaining the leading position of maritime cargo transit"[548]. This makes this factor especially important. However, in the process of the current international confrontation, this sphere of the Russian Federation is exposed to new threats.

Thus, one of the main indicators is the volume of transhipment of Russian cargo carried out by Russian seaports. Its dynamics for 2010-2021 demonstrates important trends. Two pairs of indicators can be distinguished from the total volume of all Russian cargo (the turnover of which has increased from 526 to 835 million tons). The first is the distribution into cabotage (sold within the Russian state) and foreign trade. In each of them, positive dynamics was observed, slightly decreased by 2021, more intense for the second than the first[549]. The second pair is the transhipment of Russian cargo through the ports of neighboring states or through Russian ports. It is also possible to trace easily explicable, but no less important trends. In addition to the even greater dominance of transhipment through Russian commercial ports, an important trend here

---

[545] There is a critical shortage of fleet in Russia. – Text : electronic // Maritime news of Russia : [website]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/95648/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[546] Meeting on the development of the Arctic zone. – Text : electronic // President of Russia : [website] – URL: http://kremlin.ru/events/president/news/68188 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[547] Florinskikh, Yu. The transport system of Russia / Yu. Florinskikh. – Text : electronic // – URL: https://заводы.рф/publication/transportnaya-sistema-rossii#morskoy-transport (accessed 01.03.2023) [in Russian].
[548] Egorov, V.G. The world transport system in the geopolitical dimension. op. cit. p. 56.
[549] Cargo turnover of Russian seaports increased by 1.7% in 2021. – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/323885/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

has become a different vector of dynamics, each of the indicators. It found its expression in the fact that transhipment through Russian seaports showed a significant increase, and through the ports of neighboring states, on the contrary, a decline that intensified after 2014[550]. It is obvious that the identified trends were largely due to factors of international politics: a significant complication of relations with Ukraine, international sanctions, which are intensified by current events (the special military operation in Ukraine and the reaction of the Western world to it).

The events of 2014 (the integration of Crimea to the Russian Federation and the subsequent sanctions) generally actualized the issue of the use of ports of states adjacent to Russia and its minimization. However, due to a number of reasons: the presence of Russian owners of their port terminals abroad, the presence in Russian ports of a number of problems (the lack of terminals specialized for transshipment of certain cargoes and deep-water berths in the Azov-Black Sea region, etc.), today it is impossible to fully complete this process.

At the same time, the growth of cargo transshipment through Russian seaports by more than one and a half times is an obvious positive trend, reinforced by the fact that the percentage of exports in it was half. It can also be noted that in the structure of transshipment of sea cargo, exports are several times ahead of all other types of transportation (import, cabotage and transit), which confirms the conclusions made.

Another important indicator that ensures the positive dynamics of cargo transshipment through the seaports of the Russian Federation is the growth of their (ports) production capacity. This dynamic is positive. For the period from 2008 to 2021, it demonstrates an increase in both the overall indicator and separately accounted for dry and bulk cargo by about 1.5 times. From an indicator of about 600 and 250 of each category in 2008, it increased to 835.2 million tons (total) and 412.8 million tons (dry)

---

[550] Breakthrough development strategy. Report on the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Reporting period: 2021. – Text : electronic // Ministry of Transport of Russia : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

and 422.4 million tons (bulk) cargo in 2021[551]. The fact that the NSR, despite the "COVID" and sanctions restrictions, contributes to the all-Russian indicators, is confirmed by quantitative indicators. In 2021, the total volume of traffic on the NSR amounted to 33.5 million tons, which exceeded the figures of 2020 by half a million and was a reflection of the ongoing positive dynamics. It is important that the transit cargo flow was increased within the framework of the NSR, which increased from 1.4 million tons transported in 2020 to 2.3 million tons in 2021[552].

It is also worth noting that in the segment of bulk cargo, a significant part of the cargo turnover on the NSR (as well as all sea transportations of the Russian Federation) was the cargo that appeared in 2009 in the form of liquefied natural gas, linked to importance of transportation via the NSR. In 2021, 19.5 million tons of LNG and gas condensate were transported through the NSR. Another, no less important share (7.7 million tons) was made up of oil and petroleum products, and the remaining part of "solid" cargo: coal, wood, equipment and building materials of resource Arctic projects[553]. However, it is worth noting that in the current conditions, the observed positive dynamics is also exposed to new threats. Thus, foreign sources write about the restriction of LNG supplies contracted by Gazprom's former trading division in Europe, recently acquired by the German government[554]. Another German company "Wintershall Dea" also withdrew from its project in the Russian Arctic region[555].

---

[551] Breakthrough development strategy. Report on the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Reporting period: 2021. op. cit.
Cargo turnover of Russian seaports increased by 1.7% in 2021. op. cit.

[552] Transportation along the Northern Sea Route has broken a new record. – Text : electronic // Rosatom : [website]. – URL: https://www.rosatom.ru/journalist/news/-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2021-godu-sostavil-okolo-35-mln-tonn/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[553] Ibid.

[554] Kennedy, Ch. Russia's Yamal LNG Declares Force Majeure On Some Europe Cargoes / Ch. Kennedy. – Text : electronic // Oil Price : [website]. – URL: https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russias-Yamal-LNG-Declares-Force-Majeure-On-Some-Europe-Cargoes.html (accessed: 01.03.2023).

[555] Humpert, M. German Oil and Gas Company Faces Criticism For Slow Exit from Russia / M. Humpert // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/german-oil-and-gas-company-faces-criticism-slow-exit-russia (accessed: 01.03.2023).

Also, the most well-known problem of the European embargo on the import of Russian oil has been supplemented by a ban on insuring tankers with Russian oil that is transported around the world. This threat may turn out to be more serious than the ban on the purchase of Russian oil, since the vector of its supplies may be reoriented, and the ban on insurance may complicate the situation for Russia everywhere, regardless of the region of transportation of Russian goods[556]. Options for overcoming this threat can be borrowed from the Iranian experience of overcoming oil sanctions, but their potential negative consequences should also be taken into account in planning the development of the NSR.

Even without the introduction of sanctions Russian sea carriers are currently subject to restrictions in their activities. One of the examples was the US confiscation of Iranian oil, which was transported on a Russian tanker. Even after it was established that the owners of the tanker did not fall under EU sanctions, the cargo was confiscated[557], as it "belongs to a country that is under sanctions" and sent on a Greek tanker to the United States.

In addition to the issues of maritime transit, an obstacle to the development of the NSR is the termination of contracts and the threat of suspension of the participation of foreign partners in key projects related to infrastructure, extraction of natural resources and shipbuilding related to the NSR[558]. So, at the end of May 2022, Daewoo

---

[556] What is the danger of the ban on insurance of tankers with Russian oil. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/economics/02/06/2022/629769549a79473ee1336696?from=column_12 (accessed 01.03.2023) [in Russian].

[557] The United States confiscated Iranian oil in a Russian tanker in Greece. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/world/842618 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[558] Trafigura divests in Vostok Oil. – Text : electronic // Offshore Technology : [website]. – URL: https://www.offshore-technology.com/news/trafigura-vostok-oil/ (accessed: 01.03.2023).
Humpert, M. Western sanctions delay opening of Arctic LNG by one year / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/western-sanctions-delay-opening-arctic-lng-2-project-one-year (accessed: 01.03.2023).
Portala, J. Technip Energy signs deal to leave Arctic LNG-2 / J. Portala. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project (accessed: 01.03.2023).

Shipbuilding announced the cancellation of the contract with NOVATEK for the construction of ice-class tankers[559]. Before the sanctions were imposed, the South Korean company had to build 35 vessels for liquefied natural gas for Russian companies and partners in Arctic LNG projects[560]. They are enunciated in **Appendix F**. The exact status of the balance orders has not been publicly confirmed by DSME.

It is obvious that the construction of LNG tankers, as well as nuclear icebreakers[561], planned by the Government of the Russian Federation for the coming years (icebreaker "Ural" commissioned in 2022), "Chukotka" – 2024, "Yakutia" – in 2026, the flagship "Leader" – 2027)[562] belongs to the category of key projects, without which the development of the NSR will be very difficult[563]. The shortage of vessels of the appropriate ice classes is likely to affect the implementation of cargo transportation plans for the NSR (**Appendix F**) due to dependence and lack of local capacities/technologies. The Audit Chamber of the Russian Federation has already warned: "The analysis has shown that the indicators of the functioning of infrastructure facilities in terms of increasing cargo traffic along the Northern Sea Route to 80 million tons may not be met on time"[564].

---

[559] Daewoo Shipbuilding cancelled the order for the construction of tankers for Arctic LNG-2. – Text : electronic // Rosbalt : [website]. – URL: https://m.rosbalt.ru/business/2022/05/23/1959166.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[560] Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers. – Text : electronic // Financial Times : [website]. – URL: https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239 (accessed: 01.03.2023).

[561] All six icebreakers that the company and Rosatom State Corporation plan to build at their own expense, operating in the Arctic today, can become diesel-powered. – Text : electronic // Taimyr Telegraph : [website]. – URL: https://ttelegraf.ru/news/nornikel-i-rosneft-peresmatrivayut-plany-po-stroitelstvu-ledokolov-na-szhizhennom-gaze/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[562] The head of the Ministry of Regional Development of the Russian Federation: cargo turnover along the Northern Sea Route may exceed 90 million tons in 2024 if the plans of the companies are fulfilled. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[563] Hermann, R.R. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R.R. Hermann, N. Lin, J. Lebel, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. pp. 10-12.

[564] Accounts Chamber: the growth of cargo traffic on the NSR to 80 million tons may not be achieved by 2024. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7506115 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

The water depth along the NSR is limited. Many areas, including new and old ports, require additional dredging for vessels of larger tonnage. It can be noted that contractors from four major European dredging companies (Van Oord, Boskalis, Jan de Nul, DEME), which provided more than 98% of dredging operations in Russian ports, declined participation in Russian Arctic infrastructure projects since February 2022[565]. The 2022 Plan for the development of the NSR includes the need for dredging. However, dredging is another vital area that can contribute to the delay in achieving goals, as local capacities are limited.

So important was the news that a number of Chinese companies may withdraw from Arctic LNG-2. According to information sources, in the spring of 2022, Chinese companies were involved in the construction of modules for this project: Bomesc Offshore Engineering, Cosco Shipping Heavy Industry, Penglai Jutal Offshore Engineering, Wison Offshore Engineering, Qingdao McDermott Wuchuan[566]. During this period, the issue of completing their participation in the project was not resolved and was in the process of discussion by all interested parties. This example is important because it reflects the participation of key entities in the development of the NSR: large Russian companies (in this case, NOVATEK) and a foreign entity (for example, China). The consolidated impact of Western sanctions on important projects of the Russian Arctic, all of which are related to the objectives for the transportation of goods along the NSR, set out in the Plan-2022, is enumerated in **Appendix H**.

These problems may indicate China's concerns about secondary sanctions imposed by the collective West, including the United States[567]. In general, China's

---

[565] Gnennoy, O. Island of the Northern Sea Route: what does the coming day have in store for us? / O. Gnennoy. – Text : electronic // Korabel.ru : [website]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/severnyy_morskoy_put_chto_den_gryaduschiy_nam_gotovit_2.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[566] Five Chinese companies may withdraw from the Arctic LNG-2 project. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/05/22/923069-arktik-spg-2 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[567] Global Sanctions dashboard: Russia default and China secondary sanctions. – Text : electronic // Atlantic Council : [website]. – URL: https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/global-sanctions-dashboard-russia-default-and-china-secondary-sanctions/ (accessed: 01.03.2023).

interest in a new profitable and safe transport route may be for a positive outcome of this situation for the Russian Federation and, in general, to consider China as a permanent foreign partner in the development of the NSR during the sanctions period, provided that the Russian government is ready to reconsider its tacit policy of not offering infrastructure projects to China. In addition, Russia could also attract the New Development Bank of the BRICS organization to finance the NSR[568]. Taking into account the experience of the Panama Canal expansion project where five international finance institutions funded the project and an analogous model of the Suez Canal project (also supported by funding by citizens) this seems to be a reasonable solution[569]. These initiatives were supported by an international strategic advisory group. In our view it is important to factor this experience as the state of the Russian economy as brought out earlier does not permit many of the planned projects (Plan-2022) to be funded.

Thus, concluding the topic of threats and difficulties in the development of the NSR, which were earlier and began to arise during the last sanctions, we note that a number of unnamed problems, as well as positive trends, are quite wide. The first (negative) factors that have not been identified may include such as a shortage of passenger ships on socially important routes, a shortage or, conversely, an excess of production capacity of ports for specific cargoes, etc. In the category of the second (positive) trends, it is possible to include the orientation of the development of maritime transport communications in Russia to modern indicators and trends of the global world,

---

[568] Bhagwat, J.V. Cooperation between Russia and the BRICS countries in the development of the Northern Sea Route: Challenges and opportunities / J.V. Bhagwat, V.A. Khalturinskaya. – Text : direct // Scientific-technological and innovative cooperation of the BRICS countries: Materials of the International Scientific and practical conference. – Moscow: Institute of Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, 2023. – pp. 49-52.

[569] Multilateral Institutions to Lend $2.3 Billion for Panama Canal. – Text : electronic // International Finance Corporation : [website]. – URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/multilateral+institutions+to+lend+%242.3+billion+for+panama+canal (accessed: 01.03.2023).
Zazou, Z.A. Citizens' participation in financing national projects. op. cit. pp. 7-8.
Bhagwat, J.V. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia on the example of the Northern Sea Route. op. cit. pp. 94-99.

an increase in the transshipment of certain categories of cargo. All these indicators are included in the "marine segment" of the Russian transport development strategy[570] and involve working with them (in the first case in the context of a solution, in the second – stimulation and provision) in the process of implementing the modern state policy of the Russian leadership.

The fact that even during the sanctions period, positive trends in the development of the NSR find their practical expression is confirmed not only by their reflection in the strategic documents of the Russian Federation, but also by the actual aspects of the ongoing work of the Russian leadership with large Russian companies and foreign entities[571]. Thus, according to the results of the meeting on the development of the Arctic, held by the President of the Russian Federation in April 2022[572], the Minister of Development of the Far East and the Arctic, A. Chekunkov, announced that the development plan for increasing cargo turnover on the NSR to 80 million tons. by 2024, which was compiled in the pre-sanctions period, remains. Moreover, it may exceed the figure of 90 million tons of cargo turnover by the same time[573].

These positive forecasts are associated by the Minister with the work of large companies in the NSR and with the implementation of the plans formed by them (companies). So, the largest companies that currently work within the framework of the NSR and provide the potential for its development are Gazpromneft, NOVATEK, Rosneft and the shipyard Severnaya Zvezda. By 2024, they should provide such indicators of transportation along the NSR as "35 million tons of oil, 31 million tons of

---

[570] The Order of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 No. 3363-r "On approval of the Transport strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035". op. cit.

[571] Chekunkov, A. "The head of the Ministry of Regional Development – about Russia at the epicenter of the world's fault". – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/opinions/business/30/08/2022/630c8a059a79476653b31863?from=from_main_2 (accessed: 01.03.2023) (in Russian).

[572] Meeting on the development of the Arctic zone. op. cit.

[573] The head of the Ministry of Regional Development of the Russian Federation: cargo turnover along the Northern Sea Route may exceed 90 million tons in 2024 if the plans of the companies are fulfilled. op. cit.

liquefied natural gas, 10 million tons of transit cargo"[574], as well as 8 million tons. coal and the same amount – metals and cargo supply within the framework of the northern delivery. The penultimate category (metals) leads to the need to mention another large company, MMC Noriysky Nickel, in the development of the NSR. The metals extracted by this campaign, measured in terms of traffic volumes, are far from being so significant. This creates the impression that it is not among the "leading players" in the NSR. However, the cost of metals, measured in tens of billions of dollars, makes it an equally important participant in the Arctic cargo turnover.

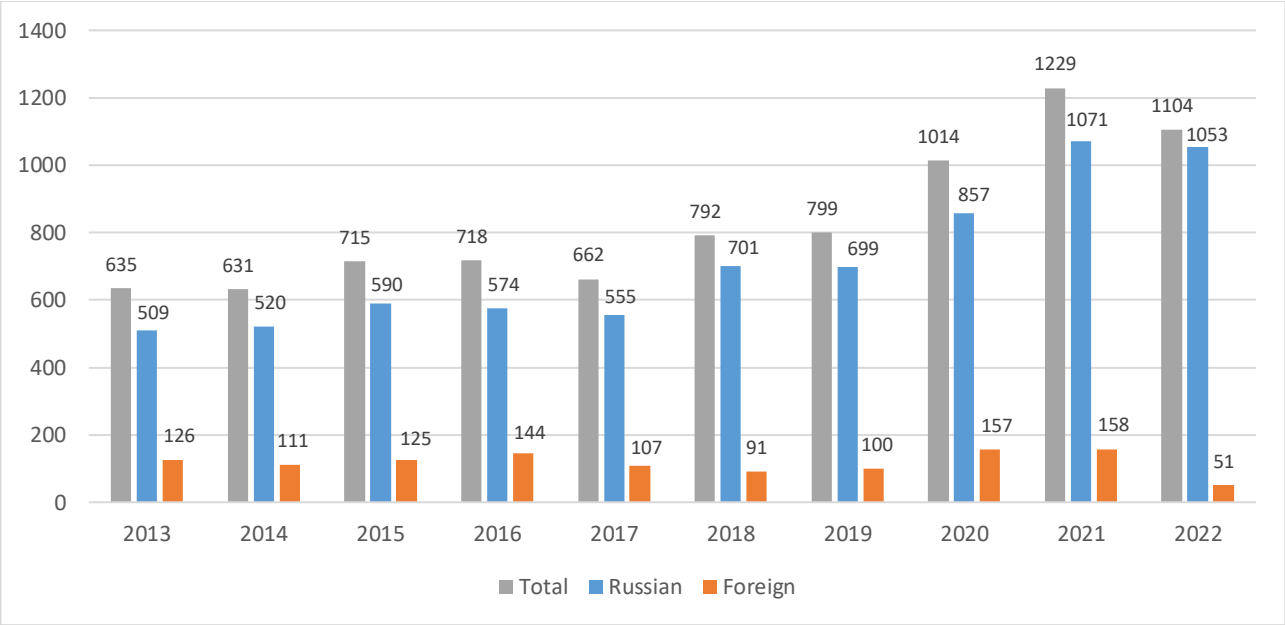
Moreover, it was the efforts of MMC Noriysky Nickel and NOVATEK that ensured the ice breaker escort of ships at the end of 2021, which ensured the northern delivery and ongoing investment projects[575]. Thus, the role of large Russian companies is extremely significant and the interaction of the Russian leadership with them is one of the leading areas of ensuring the development of the NSR and Arctic transport security directly related to it. We wrote earlier about the ways the state can attract private capital to the development of the infrastructure of the NSR. In this case, it is worth noting that its work involves not only the independent participation of Russian companies, but also their activities as mediators, facilitating the attraction of foreign campaigns and implementing communication with them.

Confirmation of the implementation of positive trends, which find their expression, despite the indicated negative trends, is the dynamics originally compiled by V. Erokhin, from Rosatom data and updated by the author (**Figure 3.5**). The presented histogram clearly demonstrates that the work of Russian and foreign companies has been providing positive dynamics of transportation along the NSR over the past decade.

---

[574] The head of the Ministry of Regional Development of the Russian Federation: cargo turnover along the Northern Sea Route may exceed 90 million tons in 2024 if the plans of the companies are fulfilled. op. cit.
[575] Ibid.

Figure 3.5 – Russian and foreign vessels on the NSR between 2013-2022: Permits issued by NSRA[576]



As can be observed, despite the sanctions and political events from 2013 to 2021, the indicators of all, including foreign traffic, have significantly increased. It is obvious that the main share in them was made up of Russian transportation, which doubled over the specified period. However, foreign transportation also showed an overall positive (although not so significant) dynamics. Negative was typical for two periods: insignificant in 2014, after which growth began to be realized again, and more significant - in 2017-2018, at the end of which a new upswing began. As a result, at the time of 2021, foreign traffic on the NSR was the highest figure for the entire period of the last nine years. The events of 2022 may lead to a new drop in this indicator,

[576] Tianming, G. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming. – Text : electronic // Harbin Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [website]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed: 01.03.2023).
Official website of the FSBI "Administration of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Federal State Budgetary Institution Administration of the Northern Sea Route : [website]. – URL: http://www.nsra.ru/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
Gunnarsson B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping. op. cit.

however, as evidenced by the practice of the past (including sanctions) years, as well as the plans of the Russian government, in the future it may begin to increase again.

Obviously, in addition to incentives and initiatives from Russian state institutions and private companies, the key factor in this case will be the policy of foreign entities: foreign governments and large companies of other states. As we mentioned in a number of paragraphs of this paper, until 2022, foreign participation was provided in key projects contributing to the development of the infrastructure of the NSR. In particular, companies from France, China, Japan, the Republic of Korea, and Singapore acted as partners in the Yamal LNG, Arctic LNG-2, and Vostok Oil projects; companies from India, Saudi Arabia, the Netherlands showed interest[577].

Due to the confrontation between the Western world and the Russian Federation in 2022, the French company Total announced the suspension of investment in Russian projects[578]. Another important partner in the Arctic LNG-2 project the French company Technip Energies also announced its withdrawal[579]. Also in March-May 2022, relating to the initial stage of the military operation in Ukraine, information appeared about the possibilities of withdrawing from the projects of Japanese and mentioned a number of Chinese companies[580]. However, already at the beginning of the summer, Japan indicated the preservation of its participation in LNG and oil production projects, since

---

[577] Foreign shareholders of Arctic LNG-2. – Text : electronic // Central Dispatch Department of the Fuel and Energy Complex : [website]. – URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/669/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
Vopilovsky, S.S. Foreign economic partners of Russia in the Arctic zone / S.S. Vopilovsky. – Text : direct // Arctic and North. – 2022. – No. 46. pp. 39-41 [in Russian].
[578] Manannikov, M. French and Japanese companies may freeze investments in Arctic LNG-2 / M. Manannikov. – Text : electronic // Kommersant : [website]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/5280413 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[579] Kartit, D., Golovnya, L. Technip Energies' hit by exit from Russian Arctic LNG project / D. Kartit, L. Golovnya. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-hit-by-exit-from-russian-arctic-lng-project/ (accessed: 04.03.2023) [in Russian].
[580] Ibid.
Five Chinese companies may withdraw from the Arctic LNG-2 project. op. cit.

“withdrawal from projects may weaken the impact of sanctions against Russia”[581]. Obviously, no less reason for such a decision was the indicator of 3% of all electricity produced in Japan, which is obtained from LNG of the Russian Sakhalin-2 project[582].

China's continued interest in participating in Russian Arctic projects is due to a wide range of factors: starting with the status of a "near-Arctic" power, which is important for strengthening its role in the geopolitical system of the modern world, and ending with issues of economic security and maximizing economic benefits (access to natural resources and cargo transit) for China in the world market. According to foreign authors[583], this encourages China to compete in the Arctic region and play a role in ensuring Arctic security. This aspect may bring it into disagreement with Russia, because Arctic security is vital for the development of the NSR, but overall there are more convergences rather than divergences in the relationship[584].

Their geopolitical positions in the current period (as noted earlier) China is implementing the “Polar Silk Road” project, which is part of the “One Belt, One Road” strategy. In the context of the Arctic, this implies strengthening the status and role of the PRC in international organizations, in particular in the Arctic Council, with whose member countries China seeks partnership[585].

In the context of the global and Chinese economy, this is also reflected in the growth of global oil demand, more than half of which has been provided by China over the past ten years. Within the framework of relations between Russia and China for the period 2014-2019, China became the main partner of the Russian Federation, increasing the turnover of foreign trade from 40 to 50.3 billion dollars. In addition, in 2020, LNG

---

[581] Japan has confirmed that it will remain in the Sakhalin-1 and Sakhalin-2 projects. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/business/844990 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
[582] Ibid.
[583] Doshi, R. Northern Expedition China’s Arctic Activities and Ambitions / R. Doshi, A. Dale-Huang, G. Zhang. – Text : direct // Security, Strategy, and Order. – 2021. p. 34, p. 36, pp. 38-39.
[584] Kobzeva, M.A. Cooperation between Russia and China in the field of Arctic shipping: state and prospects / M.A. Kobzeva. – Text : direct // Arctic and North. – 2021. – No. 43. pp. 98-104 [in Russian].
[585] Kuklina, E.A. Modern China in the economic space of the Arctic / E.A. Kuklina. – Text : direct // Eurasian integration: economics, law, politics. – 2021. – No. 1 (35). pp. 27-28 [in Russian].

exports from Russia to China doubled and amounted to 5 million tons[586]. This explains the participation of Chinese companies in the Yamal LNG and Arctic LNG-2 projects and suggests the preservation of this partnership. At the same time, it is worth noting that at the time of 2022, China began to show greater interest in other projects, for example, such as the Primorsky International Transport Corridor. Interest in the NSR at the moment is largely due to the designated political and strategic motives of the Chinese leadership[587]. It is obvious that in order to develop the existing partnership, it is necessary to demonstrate interest on the part of Russia and to have certain benefits, such as those provided to Russian private companies in recent years[588]. In addition, the national security interests of the Russian Federation require diversification of cooperation with other interested states (such as the UAE and India), which will also be able to make a significant contribution to the development of the NSR. This is necessary to avoid over-reliance on one partner.

These political factors do not negate the fact that over the past nine years the dynamics of Chinese traffic on the NSR, with the exception of 2022 remains positive, which was tracked by the mentioned Rosatom data office (**Figure 3.6**).

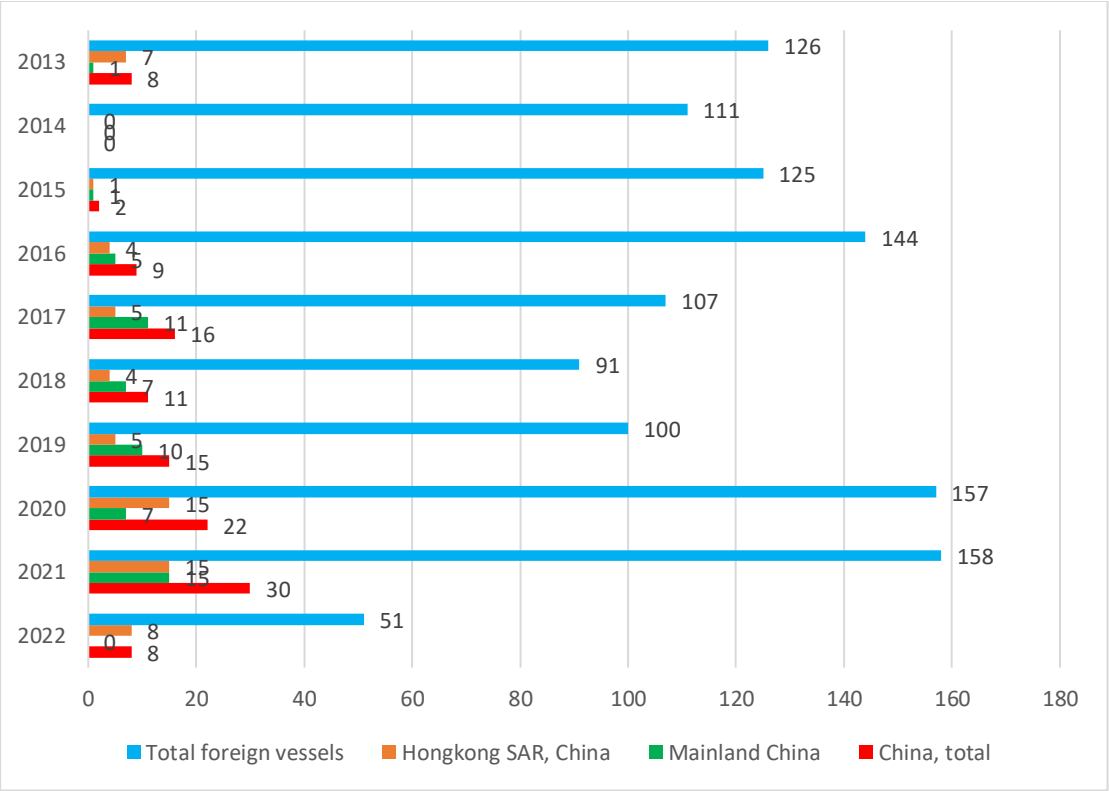
---

[586] Vopilovsky, S.S. Russia's foreign economic partners in the Arctic zone. op. cit. p. 36.

[587] Yun, S. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation / S. Yun // Stimson Center : [website]. – URL: https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20-%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf (accessed: 01.03.2023).

[588] Bhagwat, J. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia on the example of the Northern Sea Route / J . Bhagwat. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. Series 12. Political sciences. – 2021. – No. 2. pp. 85-88 [in Russian].

Figure 3.6 – Chinese vessels on the NSR between 2013-2022: Permits issued by NSRA[589]



As can be observed, in addition to 2014-2015 and 2022, the period 2013-2021 was characterized by an increase in the overall indicator of foreign traffic and indicators specifically for China. The competition of the PRC with Western countries (in particular with the United States) for economic dominance in the world, as well as the presented indicators, allow us to consider this state as a real investor in the development of the NSR and a political partner in ensuring the transport security of the Arctic in the coming years. But, it can be noted that not a single Chinese vessel (here vessels with Flags of Convenience are not taken into account) has requested permission to use the NSR in 2022. This may also indicate China's concern about the secondary sanctions mentioned earlier.

[589] Tianming, G. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects. op. cit. Official website of the FSBI "Administration of the Northern Sea Route". op. cit.

Similarly, a number of other Asian states may be identified as partners with a sustained interest in participating in Russian Arctic projects. According to A. Chekunkov, India, which is currently "one of the largest importers of oil and liquefied natural gas"[590], is no less interested in the NSR than China. As well as Chinese companies, Indian companies operate in Siberia, Sakhalin and Yakutia[591][592]. One of the objects of Indian interest is participation in the Vostok Oil project. On its basis, a consortium of four Indian companies (Bharat Petroresources (BPCL), Indian Oil Corp (OC), Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC); Oil India Limited (Oil)) and PJSC Rosneft signed a cooperation agreement in 2019 declaring the Indian side's interest in participating in the project. In the future, Covid-19 and political processes suspended the dialogue on this issue. However, in November 2021, negotiations on India's participation in this project began again. At the same time, information appeared that India wanted to buy out NOVATEK's stake in the Arctic LNG-2 project[593]. In addition to the prospects of contracts between Russian and Indian companies for the supply of "Arctic" oil and LNG[594] perhaps using the NSR[595], an important area may be

---

[590] The head of the Ministry of Regional Development of the Russian Federation: cargo turnover along the Northern Sea Route may exceed 90 million tons in 2024 if the plans of the companies are fulfilled. op. cit.
Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking. op. cit. pp. 10-11.

[591] Bhagwat, J. Russia and India in the Arctic: the need for greater synergy / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and North. – 2020. – No. 38. pp. 78-82 [in Russian].

[592] Bhagwat, J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity / J. Bhagwat. – Text : direct // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. – 2020. – Vol. 13. – Issue 4. pp. 495-496.

[593] Alifirova, E. India continues to consider joining Rosneft's Vostok Oil project / E. Alifirova // Neftegaz.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/709948-indiya-prodolzhaet-rassmatrivat-vkhozhdenie-v-proekt-vostok-oyl-rosnefti/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[594] Bhagwat, J., Shaparov, A.E. India's Arctic policy: Signs of a pivot to Arctic Energy and the Northern Sea Route. op. cit. pp. 18-20.
Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking. op. cit. pp. 10-11.

[595] Kumar, R. India advances dialogue with Russia to trade via Arctic route amid Ukraine crisis / R. Kumar // Sputnik International : [website]. – URL: https://sputniknews.com/20220422/india-expedites-dialogue-with-russia-to-trade-via-arctic-route-amid-ukraine-crisis-1094971865.html (accessed: 01.03.2023).

the supply of coal necessary for the production of steel, a priority for the Indian economy[596].

The Russian government considers the United Arab Emirates to be another important partner today. Thus, the estimated 80 million tons of cargo on the NSR in 2024, Rosatom (the unified operator of shipping management on the NSR) intends to transport on the basis of partnership with the company from the UAE DP World, which is a professional port operator and a leader in global logistics, interested in the development of new transport routes[597]. However, it must be noted that no further news of this partnership appeared in 2022.

Also, Russia's partners in Arctic projects and the development of the NSR are such Asian states as the Republic of Korea and Singapore. Omitting the ambiguous political context in relations with the Republic of Korea, which belongs rather to the Western bloc, it is worth noting that, as in the case of Japan, Arctic cooperation with the Russian Federation, the development of the NSR and shipbuilding is a significant interest of this country. So, before the suspension of contracts, which was mentioned above, fifteen gas tankers were built at the shipyards of the South Korean company DSME, one of the co-owners of which was the company Sovcomflot. Thus, the South Korean company Samsung Heavy Industries is a technology partner of SSC Zvezda. Furthermore, the Republic of Korea as a whole is an important trading partner of the Russian Federation with a turnover of about $ 20 billion in 2020[598]. It is obvious that the Republic of Korea would be interested in continuing such cooperation in the future if the conflict in Ukraine is resolved and Western sanctions are lifted.

And the Singapore company Trafigura Pte Ltd became Rosneft's first foreign partner in the Vostok Oil project. Its share in the project is 10% and provides the

---

[596] Vopilovsky, S.S. Russia's foreign economic partners in the Arctic zone. op. cit. p. 45.
Zaikov, K.S., Bhagwat, J. Arctic policy of India: historical context / K. S. Zaikov, J. Bhagavat. – Text : direct // Arctic and North. – 2022. – No. 48. pp. 272-273.

[597] The head of the Ministry of Regional Development of the Russian Federation: cargo turnover along the Northern Sea Route may exceed 90 million tons in 2024 if the plans of the companies are fulfilled. op. cit.

[598] Vopilovsky, S.S. Russia's foreign economic partners in the Arctic zone. op. cit. p. 43.

company with access to a large oil-producing region, whose oil will be transported via the NSR. Rosneft also signed an agreement with a consortium in 2021, which, in addition to the Singapore company Mercantile & Maritime Energy Pte. Ltd., includes Vitol S.A. from the Netherlands[599]. The last example is important because it demonstrates that until recently, not only Asian, but also European companies were participants in the development of the NSR. In addition to France and the Netherlands, Türkiye and Finland showed interest in shipbuilding, Sweden and Norway participated in projects for the development of the NSR. The potential for developing relations with them in the current international conditions is not there. However, with its transformation, there may be possibilities.

The Arctic Economic Council, which is an independent international organization[600] uniting the interests of companies conducting their economic activities in the Arctic, could become a real platform for their interaction. As part of their 2020 report, Russia is defined as an important participant in Arctic shipping, with unique experience in regulating and ensuring safety within the framework of the NSR, developing resource projects based on PPP principles, etc.[601]. Unlike the Arctic Council's dialogue with Russia, which ceased after March 3, 2022[602], cooperation within the framework of this organization with Russia may continue. The Russian representative, Evgeny Ambrosov, Deputy Chairman of the Management Board of PJSC NOVATEK, Director of Maritime Operations, Shipping and Logistics, as well as

---

[599] Vopilovsky, S.S. Russia's foreign economic partners in the Arctic zone. op. cit. p. 40.

[600] Arctic economic council official website. – Text : electronic // Arctic Economic council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/ (accessed: 01.03.2023).

[601] Arctic Economic Council Maritime Transportation Working Group Report: The State of Maritime Transportation in the Arctic. – Text : electronic // // Arctic Economic council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2020/05/aec-maritime-transportation-wg-report.pdf (accessed: 01.03.2023).

[602] Vyakhireva, N. Dialogue with Russia in the Arctic on pause / N. Vyakhireva // Russian International Affairs Council : [website]. – URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/dialog-s-rossiey-v-arktike-na-pauze/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

representatives of other Russian companies such as Rosatom, Norilsk Nickel, Megafon and Severnaya Zvezda are members of the Arctic Economic Council[603].

At the same time, it should be borne in mind that there is a need to take into account the current political realities existing in 2022. The USA and EU continue to impose sanctions on the Russian Federation, which complicate the possibilities of cooperation with European countries and, in particular, complicate the development of the NSR[604]. In particular, in May 2022, the EU Council, within the framework of the fifth and ninth package of sanctions, banned the supply to Russia of some key types of technologies, such as heat exchange plants, which are a key component of LNG[605] production plants[606], and also for the mining industry, which, obviously, can negatively affect the development and the cargo indicators for the NSR. In addition, price caps for oil, petroleum products[607] and gas[608], which have been set by the EU and G7 countries, will also have an impact since, according to Rosatom, LNG transportation is viable at $

---

[603] The Arctic Economic Council (APEC) will ask the RSPP to consider the NPP Investment Protocol. – Text : electronic // Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs : [website].– URL: https://rspp.ru/events/news/arkticheskiy-ekonomicheskiy-sovet-aes-poprosit-rspp-rassmotret-investitsionnyy-protokol-aes-60d600803ba51/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
RSPP took part in the meeting of the Arctic Economic Council at the WEF-2022. – Text : electronic // Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs : [website]. – URL: https://rspp.ru/events/news/rspp-prinyal-uchastie-v-zasedanii-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-na-vef2022-63242e6a4bd39/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[604] Council Decision (CFSP) 2022/395 of 9 March 2022 amending Decision 2014/512/CFSP concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0395&from=EN (accessed: 01.03.2023).

[605] Ukraine: EU agrees ninth package of sanctions against Russia. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

[606] Council Regulation (EU) 2022/576 of 8 April 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2022.111.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2022%3A111%3ATOC (accessed: 01.03.2023).

[607] Ukraine: EU and G7 partners agree price cap on Russian petroleum products. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

[608] Cooper, Ch., Hernandez, A., Jack, V. EU agrees on gas price cap, skeptics denounce it as an illusion / Ch. Cooper, A. Hernandez, V. Jack. – Text : electronic // Politico : [website]. – URL: https://www.politico.eu/article/russia-ukraine-war-eu-robert-habeck-energy-ministersagrees-on-gas-price-cap-skeptics-denounce-energy/ (accessed: 01.03.2023).

350 ($) (per thousand cubic meters), oil – $ 70 per barrel, and mining products – more than $ 5,000 per ton[609]. It may also have an impact on the viability of new and ongoing projects if alternative export markets are not found, especially in Asia[610]. This nuanced view by the Institute of Europe, Russian Academy of Sciences is supported by the scepticism of another researcher about the plans of the government and Rostatom[611], which is the basis for the assessment of transport-logistics support to key projects of Plan-2022 depicted at **Appendix H**. However, representatives of the government continue to make statements that the goal of 80 million tons will be exceeded and may reach 90 million tons by 2024 and 216 million tons by 2030 (As per Plan-2022: 150 million tons)[612]. The author's analysis reveals that the former view is likely to be more realistic.

However, it should be noted that in the field of shipbuilding, the state has not allowed such dependence on imports, as it happened in civil aviation, and that is why, by making efforts, import substitution can help support plans, even if it may take longer. Another complicating factor may be the intensification of the military-political presence of Western states (USA, Great Britain, Europe) in the Arctic zone, defined by researchers as a threat to Russian security[613]. The immediate effect of the sanctions was

---

[609] Vladimir Panov, Special Representative of Rosatom for the Development of the Arctic: "We are going through a historical stage in the development of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Atomic Energy : [website]. – URL: https://www.atomic-energy.ru/interviews/2021/05/26/114221?utm_source=%20yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fn%20ews%2Fs (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[610] Politics, economics and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council). op. cit. pp. 63-78.

[611] Cargo forecasts of some Arctic projects are overestimated and not provided with the transport component - expert (head of the Gekon company, leading researcher at IMEMO RAS Mikhail Grigoriev). – Text : electronic // Portnews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/343810/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[612] Cargo traffic along the NSR may reach 90 million tons by 2024, reach 216 million tons by 2030 - Ministry for the Development of the Far East. – Text : electronic // Portnews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/343735/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[613] America and Britain play cold-war games with Russia in the Arctic. – Text : electronic // The Economist : [website]. – URL: https://www-economist-com.translate.goog/europe/2020/05/10/america-and-britain-play-cold-war-games-with-russia-in-the-arctic?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru (accessed: 01.03.2023).

that international transit did not take place in 2022[614]. However, according to the special representative of the Ministry of Foreign Affairs, Nikolai Korchunov, Russia continues to work on increasing cargo transportation along the NSR in accordance with the plan[615]. 34.035 million tons was transported in 2022[616]. In 2021, the cargo turnover was 34.85 million tons[617]. Thus, despite the fact that the planned figure for 2022, according to official sources, was achieved, the overall figure decreased slightly (2.34%) compared to 2021. This was contrary to the statements of the same source, which apparently relate only to an increase in cargo transported by Russian vessels (32.852 million tons in 2021). This can be explained by the geopolitical situation when the transit of foreign vessels (other than Flags of Convenience) through the NSR has stopped (**Figure 3.7**). Therefore, considering all the factors mentioned above, the author's view is that the goals for cargo transportation, as stated in the Plan-2022, are unlikely to be achieved according to the specified timeline.

Zagorsky, A.V., Todorov, A.A. Military-political situation in the Arctic: hotbeds of tension and ways of de–escalation / A.V. Zagorsky, A.A. Todorov. – Text : direct // Arctic and North. – 2021. – No. 44. pp. 100-101 [in Russian].
Sergunin, A. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors. op. cit. pp. 252-256.
Bhagwat, J. The Arctic military presence and its impact on the development of the Northern Sea Route. op. cit. pp. 114-117.

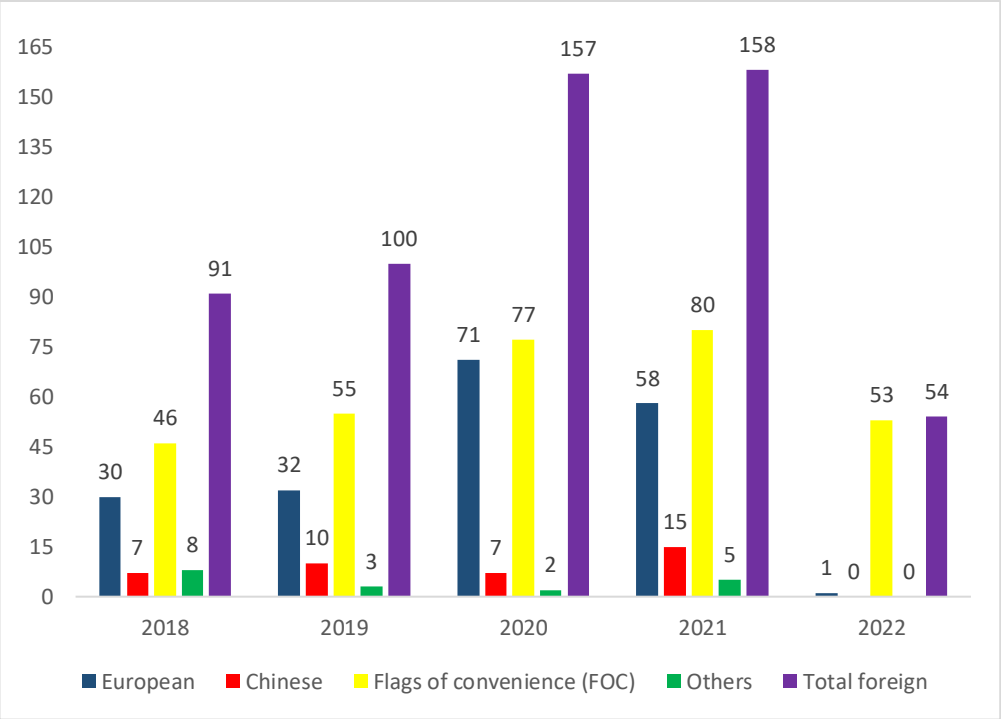
[614] The Directorate of the Northern Sea Route explained the lack of applications for international transit. – Text : electronic // News Agency Red Spring : [website]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[615] Russia is working to increase the flow of goods through the Northern Sea Route. – Text : electronic // News Agency Red Spring : [website]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/56d634e6 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

[616] The main department of the NSR of Rosatom. 34.034 million tons of cargo transported along the Northern Sea Route in 2022. – Text : electronic // Rosatom : [website]. – URL: https://nsr.rosatom.ru/en/company/news/?ELEMENT_ID=165497 (accessed: 01.03.2023).

[617] Ignatieva, A. Cargo turnover on the NSR in 2021 reached 34.85 million tons / A. Ignatieva. – Text : electronic // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/720501-gruzooborot-po-smp-v-2021-g-dostig-34-85-mln-t/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Figure 3.7 – Foreign transportation on the NSR in 2018-2022: permits issued by the NSR Administration (number of permits issued)

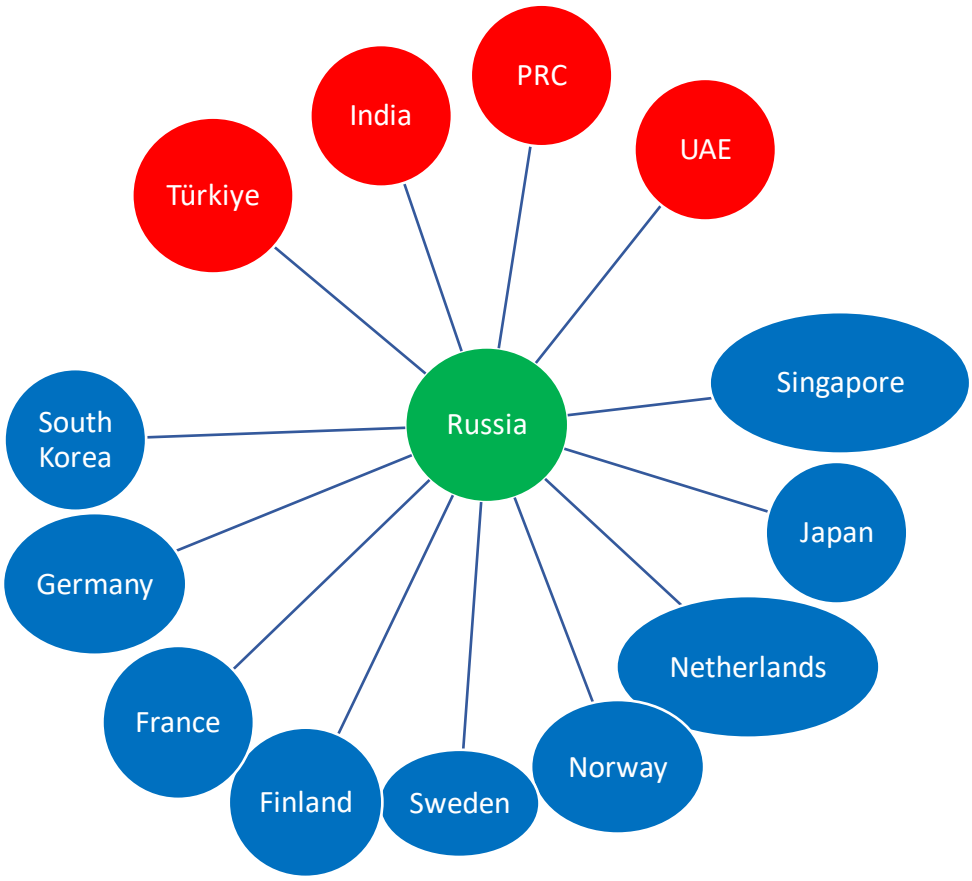


Despite the fact that there were difficulties in cooperation with international partners, President of Russia Putin announced that 1.8 trillion roubles would be allocated for its development during the Eastern Economic Forum in 2022[618]. However, no concrete proposals to attract international investors were announced during the forum.

Summing up the results of the consideration of the interaction of the Russian Federation with foreign entities contributing to the development of the NSR in the Arctic, it is possible to identify the main foreign partners who interacted with it at least until the end of 2021, and how the geopolitical scenario has changed equations with all European and some of the Asian partners (**Figure 3.8**).

[618] 1.8 trillion roubles will be allocated for the program of the Northern Sea Route – Putin. – Text : electronic // News Agency Red Spring : [website]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Figure 3.8 – Russia's partners for development of the NSR[619]



In the diagram, the foreign partners of the Russian Federation associated with the development of the NSR are demonstrated conditionally. They are divided into those who remain partners of Russia in 2022, and the potential for interaction with them remains in the future (highlighted in red) and those who have suspended cooperation due to the international political situation. Four countries (France, Japan, Germany and the Netherlands) have been identified that participated in the largest Arctic projects, and continuation for them is economically advantageous, although a politically difficult option for them.

In general, the potential for international cooperation for Russia within the framework of the NSR is relatively high. In the matter of provision of resources and investment, it is necessary, since, without the participation of large Russian and foreign companies; the Russian Federation will not be able to ensure the timely development of

[619] Countries friendly to Russia are marked in red. Unfriendly countries are marked in blue.

its northern sea transport route in accordance with its own Plan-2022. Accordingly, in the current international conditions, the Russian leadership should work on the development of foreign participation, conducting a dialogue and providing benefits and favourable offers comparable to domestic investors, as in the case study mentioned in paragraph 3.2 for those investors, who decide to continue or start their work within the framework of the Russian Arctic projects.

International cooperation is briefly mentioned in the Plan-2022 (articles 5.3.1 and 5.3.2). These include areas of cooperation with international countries and businesses in order to increase cargo turnover and implement measures to improve the image of the NSR as an economically competitive and environmentally sustainable transport route. If we compare this with Plan-2019, where it was part of the task to increase cargo turnover, now it is a separate task[620], possibly signifying its renewed importance.

First of all, this is due to the fact that the Russian leadership has formed ambitious plans for the development of the NSR and the development of the Arctic. Their quantitative indicators are expressed in figures of 150 million tons of cargo by 2030 and 153 vessels of all types in the Arctic fleet, including 10 icebreakerss. At the same time, the current international conditions allow us to raise doubts about the potential availability of investors, technologies and markets for products transported via the NSR. To date, the Russian leadership has declared its intentions to significantly finance the construction of an extremely expensive and grandiose Arctic fleet. However, in a situation of already weakening of the Russian economy, the amount of this financing may become excessive. It is also worth noting that technological improvements for the next generation of icebreaking vessels for LNG transportation could further reduce the need for icebreaking support and, accordingly, the importance of icebreaker construction in general. SWOT analysis of the State policy in the development of the Northern Sea Route and the current state of the NSR as a national transport route was carried out and is placed at **Appendix J**.

---

[620] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r “Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035”.

In concluding this section, it is necessary to mention that there is a severe shortage of all types of vessels necessary for cargo turnover and navigation safety. Nearly one third of the ships required for the Arctic fleet were planned to be built at foreign shipyards, and some of the ships being built at Russian shipyards also have significant technological dependence. Although the government has formulated an import substitution plan, implementing all this will take time, money and effort. In addition, Russia is dependent on international companies in the field of satellite communications and synthetic aperture radar satellites, which are also crucial for navigation safety. Furthermore, there is a shortage of funds and technologies for the modernization of port infrastructure and dredging of various sections of the NSR. There is also a shortage of human resources to meet the above requirements. All these obstacles will need to be overcome. The Plan-2022 only partially highlights these problems, and no specific plan and review mechanisms have been established. Regarding international cooperation, the Russian government has not decided on seeking foreign assistance since nothing specific has been mentioned in the Plan or done in this regard in terms of policy announcements. However, the current capacity limitations of Russian shipyards coupled with the likely focus on only indigenous shipbuilding capability, in turn, may negatively affect the goal of year-round use of the NSR by 2024 both as a national sea line of communication and for international transit.

Furthermore, another factor may be the continued instability in international energy and mineral resource markets, which weakens resource projects implemented by the Russian Federation in the Arctic and may reduce the development of LNG and related projects. This allows us to raise issues about the potential role of China (as well as other Asian entities) in the development of the NSR, which is directly related to the situation in these markets. It is also challenging to predict the position of Russian hydrocarbons and mineral resources on them, the overall situation of the consequences of Russia's special military operation in Ukraine, and the sanctions that were and will be imposed because of it. Today, because of them, Russia has limited access to critical industrial technologies, international shipping, and ship insurance, although it manages

to circumvent the latter with the help of domestic companies and friendly countries. The ambitious goals for cargo transportation set in Plan-2022 may not be achieved.

However, all these factors are not yet taken into account by the Government of the Russian Federation in planning the development of the NSR and, on the contrary, are considered as an incentive, increasing the importance of navigation along the NSR and, in general, Russia's development of its national maritime transport route.

Conclusion

The study of the processes of formulation and implementation of state policy in developing national maritime transport routes using the example of the Northern Sea Route enabled this dissertation to conceptually substantiate the need to improve the policy of the Russian Federation in the field of development of the NSR as a national transport route in the Arctic. To date, the development of the Russian transport system involves work on the infrastructural development of key transport corridors, with a special place occupied by national sea routes. In the context of the ongoing international confrontation, this task becomes particularly relevant, as it is designed to increase the autonomy and efficiency of Russian transit, and the interaction of the Russian Federation with foreign partners. It must be emphasised that cooperation with foreign entities, as well as with large private companies, is an integral element of the development of the NSR and the entire transport system of Russia, since in a situation of possible weakening of the Russian economy, it may not be possible to implement transport development based solely on budgetary resources. Consequently, the policy of the Russian Federation in the field of development of national maritime transport routes, primarily the NSR, requires constant up-to-date adjustments and diligent work on the part of the Russian leadership to attract a significant number of domestic and foreign partners whose interest should be ensured by the effectiveness of joint projects being implemented. The implementation of this policy by the Russian Federation, as well as an intensive focus on dynamically transforming the extremely complex international realities, will enable the Russian Federation to increase its geopolitical and geo-economic influence in the contemporary world while realising its national interests in the Arctic region.

The results are based on the consistent solution of the tasks formulated. The first task was to consider transport policy as an object of political science research, involving the study of approaches to the definition of the concepts of ‘transport corridors’, ‘state transport policy’, and ‘policy of development of transport routes’.

Pursuant to this approach, it was established that the transport policy of the Russian Federation, as well as other countries of the world, should be defined as an essential component of the state policy of every country. The solution to domestic and foreign policy issues depends on the nature of this policy. These issues are not confined to the development of the infrastructure of the transport system itself, as these policies also determine the socio-economic development of different regions, the functioning of the political system, and ensure the national security of the state in the contemporary world. Consequently, transport policy today is of fundamental importance in a state's policy-making, the basis for its socio-economic and political development, and a vital means of communication. The main difference between the Russian and Western approaches is the greater emphasis on state control in Russia and the absence of an independent evaluation agency from the government as part of the policy development cycle. The latter is significant and could help improve Russian transport policy.

The analysis of the place and role of the state in the development of maritime transport routes, as well as the experience of implementing maritime transport policies by foreign countries and other entities (unions, associations), has demonstrated that maritime transport routes occupy an important place in the global transport system. They are directly interrelated with countries' political and economic development and ensure the role of international actors in the current global geo-economic hierarchy. Western literature focuses on developing international trade and strengthening a country's economic influence. Russia is no exception to this system of international cooperation but pays great attention to regional development. Strategic documents of the Russian Federation, such as the 'Foreign Policy Concept of the Russian Federation', 'Economic Security Strategies of Russia for the period up to 2030', 'Spatial Development Strategy of the Russian Federation for the period up to 2025', 'Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030' and some others, reflect the awareness of the Russian leadership of the need to implement a purposeful and consistent policy for the development of maritime transport routes in the system of state policy. However, more is needed to eliminate several vital problems in the development

of Russian maritime transport and implies state stimulation of positive trends in the infrastructure. It is also essential to indicate that an integral place in the strategic documents mentioned was assigned to the Northern Sea Route, which at the normative and doctrinal levels assumed the acceptance of the importance of its functioning and development.

Before summing up the results of the state policy of modern Russia in the development of maritime transportation through the NSR as an element of the national transport system and its regulatory framework, it is worth noting that the development of the Northern Sea Route was made on the basis of the state policy of the Soviet Union. In the Soviet period, the NSR was already defined as the main transport route of the Arctic to unite the West and East of the country. The normative legal documents of the Soviet system defined two main directions in the development of the NSR: economic and economic-strategic. The first was due to the problems of the development of the Soviet North, that is, increasing production in the northern territories, supporting the population's livelihood, and exporting products and resources. This direction was dominant until the 1980s of the twentieth century. The second strategic direction concerned the issue of securing Soviet sovereignty over the waters and territories of the North. In the period after the Second World War, the NSR acquired the role of a vital resource, control over which gives significant advantages to the subject exercising it. The significance of these directions of Soviet northern policy led to the active development of the NSR: its development, formation and development of maritime transport infrastructure. Its result by the end of the 1980s was the formation of the Northern Sea Route as a sea transport route, significant on a national scale and which became the impetus for the state policy of the Russian Federation for its further purposeful development.

This global scale of the importance of the NSR is linked with Russia's state policy in developing the Northern Sea Route. It has made it necessary to determine the geopolitical and geo-economic significance of the NSR as part of an international transport route, which could eventually become the basis for improving the policy of the

Russian Federation regarding the Northern Sea Route. In the contemporary period assessed from the point of view of the foreign policy of governments, 'Western' and 'non-Western', the NSR plays the role of a crucial geopolitical resource, control over which ensures enhanced political and military power of the country (or bloc) and relatively weakens the strategic options of opponents.

The geo-economic aspects of the operation of the NSR are no less vital since control over it ensures the state's access to significant natural resources of the Arctic, and their affordable and safe transportation. The ability of the 'controlling' state of the NSR to ensure the safest and most profitable international transit to its foreign partners in the future is based on objective factors related to ongoing climate change, which could make the NSR a profitable alternative to the Suez Canal and other southern transport routes. Overall this contributes to increasing the geopolitical influence of Russia, which today is a subject exercising state sovereignty over the NSR. Consequently, policies pursued relating to the development of this route are significant for the entire political system of the Russian Federation.

The first aspect, relating to the mechanisms of formation and critical directions for ensuring the implementation of Russia's state policy in the field of development of the NSR in the Arctic region and its organisational structure, was studied and analysed. To date, this structure includes subjects whose degree of influence is different and can be represented according to the principle of hierarchy. The 'upper level' consists of the highest authorities of the Russian Federation, beginning with the President and his Administration), who initiate strategic policy decisions. The executors of this policy are numerous ministries dominated by the Ministry of the Arctic and the Far East (headed by the Deputy Prime Minister in charge of the Arctic and the Far East), and the Ministry of Transport also plays an important role. The state corporation Rosatom (with the participation of the State Corporation Roscosmos) and the newly formed Federal State Budgetary Institution "Main Directorate of the Northern Sea Route" is under its control, sharing a significant part of the tasks being implemented and resolved. In addition to these key actors, regional and non-state (domestic and foreign companies) entities with

their segments of influence and activities carry out the implementation of policies related to the NSR.

The functions of all subjects are implemented within the framework of complex measures aimed at solving basic infrastructural, organisational, legal, and other issues related to the development of the NSR. The form their activity takes on the ground is projects. The implementation of these projects is of key importance for the operation of the NSR as a national and potential global transport route. Various actors and mechanisms contribute to an overall robust decision-making process emphasising centralisation. However, this is also due to the fact that most of the funds are provided either by the government or by key public or private companies. Although the government commission for the development of the Arctic includes representatives of both the government and the regions and banks, it does not include representatives of the local administration and universities located in the region. Furthermore, there needs to be a formal mechanism for public participation. It is proposed that both bodies of the Federal Assembly (the Federation Council of the Russian Federation and the State Duma of the Russian Federation) should have committees related to transport since this requires special attention. Moreover, there is a need to promote an institutionalised dialogue between citizens and legislative members in respect of significant national projects like the NSR. One of the other aspects of improvement of the policy development and implementation cycle could be a permanent tasking to the Audit Chamber of the Russian Federation on the annual assessment of the implementation of the development projects of the NSR and Rostransnadzor on transportation safety, including navigation aspects.

Furthermore, the regulatory framework that determines the policy pursued is of importance for developing the NSR. The thirty-year transformation of legal regulatory documents of the Russian Federation related to the NSR can be divided into three stages. The first period between 1991-2000 advanced the concept of the NSR as a transit route accessible to interested entities. The second stage, 2001-2013, identified the development of the NSR as a critical component of the development policy of the

Russian Federation, which included its socio-economic and infrastructural elements. The third period after 2014 and till date formulated the detailed framework, namely directions and measures, specific aspects, work plans that defined responsible entities for their implementation, and significant innovative technological components. The development of the NSR at the present stage encompasses its essential role in ensuring the integrity and security of the Russian Federation, which normatively assumed exclusive control over it, including a restrictive regime of passage for foreign vessels. It has pursued a protectionist sectoral policy in relation to it, combined with a pragmatic focus on attracting foreign partners to the development of the NSR, which do not threaten national security.

In addition, a unified strategy for the socio-economic development of the subjects of the Russian Arctic was adopted. This is aimed at implementing a common concept for all regions, for their socio-economic development, and to improve the efficiency of their management skills, and the capacity of all entities and departments directly concerned with the development of the NSR. This issue, namely to determine the place and role of subjects of the Russian Arctic in the development of the NSR, are within the framework of this dissertation. The analysis in the study indicates that, by and large, regions play an important, though not an equal, role in the development of the NSR. At the moment, priority is given to the Western subjects of the Russian Arctic, which is due to their socio-economic level, the attractiveness of investment opportunities and the nature of activity associated with the implementation of resource projects, which, in turn, ensures the development of the infrastructure of the NSR. At the same time, given this development, the eastern regions have yet to find significant focus in terms of the development of the infrastructure of the NSR, unlike the western ones. The Eastern subjects of the Russian Arctic have a wide range of socio-economic and transport infrastructure problems, which enables them to persevere in the implementation of projects and increases the relevance for these regions of projects related to the development of the NSR, which is their main transport route. The western districts are the subjects of the most potentially large-scale infrastructure projects, such

as the Northern Latitudinal Passage and Belkomur, which, if implemented, will allow them to develop and form the infrastructure of the NSR. The presented conclusions are confirmed by the fact that most large companies operate in the western and, partly, the eastern regions of the Russian Arctic, which have access to the NSR and developing transport infrastructure.

In addition to its strategic importance, the work of private companies in the regions of the Russian Arctic and their participation in the development of the NSR is of particular importance since PPP mechanisms have considerable potential in the Russian Federation. They are characterized by the regulatory framework available in the country for the implementation of PPPs, the experience of other states in the application of these mechanisms, including in their Arctic regions, as well as a sufficiently large number of entities (domestic and foreign) capable of implementing partnerships under PPP agreements that contribute to the development of the NSR. The infrastructure facilities of the NSR that are being implemented today need to attract investment and development. In accordance with international experience, NSR projects could be effectively implemented within the framework of PPP mechanisms or by attracting direct public funding supported by state guarantees.

The complexity of implementing these mechanisms, especially in international cooperation, was demonstrated by the analysis of Russia's interaction with foreign states and businesses with the objective of ensuring the Arctic's development. Based on this analysis, it was established that the plans of the Russian leadership, as of 2022, are ambitious. Consequently, their implementation should consider all impediments in the current international situation and their impact on the country's overall political and economic processes. However, making allowance for the current situation, considering the requirements of international shipping and turning the NSR into an internationally competitive transport route, which was included in the Plan for 2019, do not figure in the new Plan.

Among the issues that deserve consideration in the current period, we can identify such as:

- the profitability of large-scale construction of an Arctic fleet, including icebreakers, without foreign investment and technology (limited by sanctions), could become extremely difficult and in the case of weakening of the Russian economy, extremely costly;

- the state of international markets for energy and other mineral resources, based on which the cargo transportation and transit capabilities of the NSR and the implementation of Arctic resource (causing infrastructure) projects directly depend;

- the partnership potential of both European and Asian entities, which may have political and strategic motives, both for continuing and for limiting (up to complete withdrawal) participation in Russian Arctic projects and, accordingly, in the development of the NSR;

- the general state of the system of international relations, the consequences of the continuation of the special military operation of the Russian Federation in Ukraine and the reaction of world countries to it cannot be predicted accurately today because this is an event analogous to the 'Black Swan' effect.

Russia's policy for the development of the NSR at the present stage is a multi-factor multi-level process in which the state plays a strategic role in setting goals, coordinating efforts and monitoring the activities of economic actors - state and business structures that have their resources and realise their interests, which confirms the hypothesis of the study. The Russian leadership facilitates projects for developing the NSR and stimulates their implementation. However, in the course of their implementation and financing, the Russian leadership should take into account the full range of identified factors, including utilising international experience in case of similar projects to the maximum extent and determine the prospects for increasing Russia's geopolitical influence based on the development of transport routes in the Arctic region objectively. The transport policy needs to be improved in order to include the significant elements of independent assessment and a feedback mechanism in accordance with international standards.

References

Regulatory legal acts

1. Decree of the Council of People's Commissars “On the establishment of a Floating Marine Scientific Institute for the study of the Arctic Ocean with its seas, estuaries, islands and adjacent coasts of Europe and Asia” [adopted by the Small Council on 10.03.1921] – Text: electronic // Electronic library of historical documents: [website]. – URL: http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/17645-10-marta-dekret-snk-ob-uchrezhdenii-plavuchego-morskogo-nauchnogo-instituta-dlya-izucheniya-severnogo-ledovitogo-okeana-s-ego-moryami-ustyami-rek-ostro-vami-i-prilegayuschimi-k-nemu-poberezhyami-evropy-i-azii#mode/inspect/page/1/zoom/4 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

2. Decree of the Council of People's Commissars dated 21.05.1921 No. 259 “On the protection of fish and animal lands in the Arctic Ocean and the White Sea” – Text: electronic // historical materials: [website]. – URL: https://istmat.org/node/46233 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

3. Law of the Republic of Sakha (Yakutia) dated 19.12.2018 No. 2077-Z 45-VI “On the Strategy of socio-economic development of the Republic of Sakha (Yakutia) until 2032 with a target vision until 2050” – Text: Electronic / / Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550299670 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

4. Draft Law of the Russian Federation dated 04.08.2022 No. 176880-8 "On Amendments to the Federal Law “On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Adjacent Zone of the Russian Federation (on the Procedure for Passage of Foreign Ships and Other Sea Vessels Operated for Non-Commercial Purposes in the Internal Sea Waters of the Russian Federation)”. – Text : electronic // Legislative support system : [website]. – URL: https://sozd.duma.gov.ru/bill/176880-8 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

5. Code of Merchant Shipping of the Russian Federation (Amendment No. 184-FZ of June 28, 2022). – Text : electronic // Official Internet portal of legal

information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202206280001 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

6. Convention on the Regime of Straits dated 20.07.1936 – Text : electronic // Consortium Code : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901884247 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

7. Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage of November 2, 2001 – Text : electronic // United Nations Organization : [website]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/underwater_heritage.shtml (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

8. United Nations Convention on the Law of the Sea dated 10.12.1982 – Text : electronic // Consortium Code : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1900747 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

9. Convention on the Protection and Use of Transboundary Watercourses and International Lakes dated March 17, 1992 – Text : direct // United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/watercourses_lakes.shtml (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

10. The Concept of the Foreign Policy of the Russian Federation No. Pr-1440 dated July 12, 2008. – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_85021/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

11. The Concept of the shipping policy of the Russian Federation. – Text : electronic // Maritime Board under the Government of the Russian Federation : [website]. – URL: http://www.morskayakollegiya.ru/legislation/doktrinalnye_i_k/kontseptsija_sud/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

12. International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code). Resolution MSC.385 (94) of October 21, 2014 – Text : electronic // Electronic Fund of Legal and Regulatory Documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/420376046 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

13. The Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2020 dated July 27, 2001 – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_99415/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

14. Maritime Doctrine of the Russian Federation dated July 26, 2015 – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

15. The Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2030 dated July 31, 2022 – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdtdWPol32UekiLMTAycW.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

16. On approval of the action plan for the development of public-private partnership tools ("infrastructure mortgage"). – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/Vz5AJIaGycR7wLxmfDAfGGR0xxBKURKa.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

17. The regional law of the Arkhangelsk region dated 18.02.2019 No. 57-5 "On the approval of the Strategy of socio-economic development of the Arkhangelsk region until 2035". – Text: Electronic / / Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: http://docs.cntd.ru/document/462642024 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

18. Report on the implementation of the action plan for the implementation of the Strategy of socio-economic Development of the Murmansk region until 2020 and for the period up to 2025 for 2019. – Text : electronic // Murmansk region. Investment

portal : [website]. - URL: https://invest.nashsever51.ru/pages/strategiia-razvitiia-regiona (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

19. List of instructions for the implementation of the President's Address to the Federal Assembly of December 5, 2014 – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/47182 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

20. Resolution of the Legislative Assembly of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug dated 24.06.2021 No. 478 “On the Strategy of socio-economic development of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug until 2035” – Text: Electronic / / Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/574785875 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

21. Resolution of the Government of the Arkhangelsk Region dated 08.10.2013 No. 463-pp “On approval of the state program of the Arkhangelsk region “Development of the transport system of the Arkhangelsk region” (ed. dated 01.04.2021 No. 160-pp) – Text: electronic // Government of the Arkhangelsk region: [Website]. – URL: https://dvinaland.ru/budget/programs/18 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

22. Resolution of the Government of the Krasnoyarsk Territory dated 30.10.2018 No. 647-p “On approval of the strategy of socio-economic development of the Krasnoyarsk Territory until 2030” – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/550243058 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

23. Decree of the Government of the Murmansk region dated 25.12.2013 No. 768-1111/20 “On the Strategy of socio-economic development of the Murmansk region until 2020 and for the period up to 2025”. – Text: electronic // Official Internet portal of legal information: [website]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?doc_itself=&backlink=1&nd=128038670&page=1&rdk=0 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

24. Resolution of the Government of the Republic of Komi dated 11.04.2019 No. 185 “On the Strategy of socio-economic development of the Republic of Komi for

the period up to 2035" – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/553237768 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

25. Decree of the Government of the Russian Federation dated 07.03.2000 No. 198 "Concept of state support for economic and social development of the regions of the North" – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901756699 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

26. Decree of the Government of the Russian Federation dated 31.05.2006 No. 338 "Modernization of the transport system of Russia (2002-2010)": [approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated 05.12.2001 No. 848] – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/7/470 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

27. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 21.02.2008 No. 103 "On the federal target program "Development of civil marine equipment for 2009-2016" – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102359787&backlink=1&&nd=102120413 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

28. Decree of the Government of the Russian Federation dated 20.05.2008 No. 377 "Development of the transport system of Russia (2010-2015)" – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://www.mintrans.gov.ru/documents/1/260 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

29. Resolution of the Government of the Russian Federation dated 18.09.2020 No. 1487 "On approval of the Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route" – Text : electronic // Information and legal portal "Garant" : [website]. – URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74564152/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

30. Decree of the Government of the Russian Federation dated 30.03.2021 No. 484 "On the approval of the state program of the Russian Federation “Socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation” – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202104020037 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

31. Decree of the Government of the Russian Federation dated 19.09.2022 No. 1650 "On Amendments to the Decree of the Government of the Russian Federation dated 18.09.2020 No. 1487 “On approval of the Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route” – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

32. Resolution of the Presidium of the Central Executive Committee of the Soviet SSR dated 15.04.1926 “On declaring lands and islands located in the Arctic Ocean as the territory of the USSR” – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901761796 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

33. Resolution of the Assembly of Deputies of the Nenets Autonomous Okrug dated 07.11.2019 No. 256-sd “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Nenets Autonomous Okrug until 2030” -Text: Electronic / / Electronic Fund of legal and regulatory documents: [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/561620008 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

34. Rules of navigation along the routes of the Northern Sea Route [approved Ministry of the Navy of the USSR dated 14.09.1990; developed according to the Decree of the Council of Ministers of the USSR dated 01.06.1990 No. 000] – Text : electronic // “Pandia.ru” : [website]. – URL: https://pandia.ru/text/80/156/32367.php (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

35. Rules of navigation in the waters of the Northern Sea Route: [approved by the order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 17.01.2013 No.

7] – Text : electronic // Information and legal portal "Garant" : [website]. – URL: https://base.garant.ru/70302484/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

36. Framework Agreement on the Multilateral Nuclear Environmental Program in the Russian Federation dated 23.05.2003: [Federal law: adopted by the State Duma dated 23.12.2003 No. 187-FZ] – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/901866493 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

37. Order of the Government of the Republic of Karelia dated 29.12.2018 No. 899r-P “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Republic of Karelia for the period up to 2030”. – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/465420565 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

38. Order of the Government of the Russian Federation dated 22.11.2008 No. 1734-r “Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030” (with amendment dated 11.06.2014 г. No. 1032-r) – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/1009 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

39. Decree of the Government of the Russian Federation dated 05.07.2010 No. 1120-r “Strategy of socio-economic development of Siberia until 2020” (with amendment dated 26.12.2014). – Text: Electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902229380 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

40. Decree of the Government of the Russian Federation dated 15.03.2013 No. 358-r “On the establishment of the federal state institution Administration of the Northern Sea Route” – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/docs/843/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

41. Decree of the Government of the Russian Federation dated 30.09.2019 No. 2101-r “Comprehensive plan of modernization and expansion of the backbone infrastructure for the period up to 2024” – Text : electronic // Government of Russia :

[website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

42. Order of the Government of the Russian Federation dated 28.10.2019 No. 2553-r "On approval of the attached Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period up to 2035" – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

43. Order of the Government of the Russian Federation dated 21.12.2019 No. 3120-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035" – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/itR86nOgy9xFEvUVAgmZ3XoeruY8Bf9u.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

44. Order of the Government of the Russian Federation dated 15.04.2021 No. 996-r "On approval of the Unified Measures for the Implementation of the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 and the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring National Security for the period up to 2035" – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/docs/all/133920/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

45. Decree of the Government of the Russian Federation dated April 15, 2021 No. 978-R. "The program of State Support for the Traditional Economic Activities of Indigenous Minorities of the Russian Federation carried out in the Arctic Zone of the Russian Federation" – Text : electronic // The Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/ySRA2HsTpqZ9vXm8WWbmOoil9Qu7F6AA.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

46. Order of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 No. 3363-r “Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 with a forecast up to 2035” – Text : electronic // The Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

47. Decree of the Government of the Russian Federation dated July 23, 2022 No. 2019-R. “On the establishment of the Federal State Budgetary Institution “Main Directorate of the Northern Sea Route” (Moscow)” – Text : electronic // Electronic Fund of legal and regulatory and technical documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/351342215 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

48. Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r “Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035” – Text : electronic // The Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

49. Order of the Government of the Chukotka Autonomous Okrug dated 16.07.2014 No. 290-rp “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Chukotka Autonomous Okrug until 2030” – Text : electronic // Chukotka Autonomous Okrug : [website]. – URL: https://чукотка.рф/priority_areas/strategic-plan/strategiya-razvitiya.php (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

50. Decisions of the party and the government on economic issues: a collection of documents in 16 volumes – Moscow: Politizdat. – Vol. 2. – 1967. – 798 p. – Text: direct. [in Russian].

51. Sailing guide. Requirements for the design, equipment and supply of vessels following the Northern Sea Route. – Text : electronic // Manual : [website]. – URL: https://rykovodstvo.ru/exspl/62137/index.html (date of application: 01.03.2023). [in Russian].

52. Guidelines for the application of the provisions of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code). – Text : electronic // Russian Maritime Register of Shipping : [website]. – URL: https://lk.rs-class.org/regbook/getDocument2?type=rules3&d=735E29AC-610F-4D5C-9A50-7A70A9C2BE18&f=2-030101-031 (accessed 01.03.2023). [in Russian].

53. Information about the Integrated Project for the Development of the Northern Sea Route dated June 8, 2015 – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/orders/selection/405/18405/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

54. Strategic Plan for a Single European Transport Zone: towards a competitive and resource–efficient transport system dated March 28, 2011. – Text : electronic // Eurasian Economic Commission : [website]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/SiteAssets/ДТИ%20Транспортная%20политика/Appendice_4%20(White%20book%20EC_2011_RUS).pdf (accessed 01.03.2023). [in Russian].

55. Breakthrough development strategy. – Text : electronic // Kavkaz-Travel-Tur : [website]. – URL: https://nika-kavkaztur.ru/mor-vesti/strategiia-proryvnogo-razvitiia.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

56. Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2020 dated February 20, 2013 – Text : electronic // Electronic Fund of legal and regulatory documents : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/499002465 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

57. Strategy for the development of the Russian sea port infrastructure until 2030 dated September 28, 2012. – Text : electronic // Laws, codes and regulatory legal acts of the Russian Federation : [website]. – URL: https://legalacts.ru/doc/strategija-razvitija-morskoi-portovoi-infrastruktury-rossii-do-2030-goda/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

58. Fundamentals of Russia's state policy in the Arctic for the period up to 2020 and beyond: [approval by the President of the Russian Federation dated

18.09.2008 No. Pr-1969] – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/info/18359/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

59. Decree of the President of the Russian Federation dated 02.05.2014 No. 296 “On the land territories of the Arctic zone of the Russian Federation” – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

60. Decree of the President of the Russian Federation dated 30.11.2016. No. 640 “The concept of the foreign policy of the Russian Federation” – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/4145 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

61. Decree of the President of the Russian Federation dated 13.05.2017 No. 208 “Strategy of economic security of the Russian Federation for the period up to 2030” – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/acts/files/0001201705150001.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

62. Decree of the President of the Russian Federation dated 27.06.2017 No. 287 “On Amendments to the Decree of the President of the Russian Federation dated 02.05.2014 No. 296 On the land territories of the Arctic Zone of the Russian Federation” – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42021 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

63. Decree of the President of the Russian Federation dated 20.07.2017 No. 327 “Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the field of naval activities for the period up to 2030” – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42117 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

64. Decree of the Government of the Russian Federation dated 13.02.2019 No. 207-r “Strategy of spatial development of the Russian Federation for the period up to 2025”. – Text : electronic // The Government of Russia : [website]. – URL: http://static.government.ru/media/files/UVAlqUtT08o60RktoOXl22JjAe7irNxc.pdf (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

65. Decree of the President of the Russian Federation dated 13.05.2019 No. 220 “On amendments to the Decree of the President of the Russian Federation dated 02.05.2014 No. 296 – On the land territories of the Arctic zone of the Russian Federation” – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/44231 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

66. Decree of the President of the Russian Federation dated 05.03.2020 No. 164 “Fundamentals of the state policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2035 and for the future”. – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003050019 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

67. Decree of the President of the Russian Federation dated 26.10.2020 No. 645 “Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035” – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (accessed: 01.03.2023 [in Russian].

68. Decree of the President of the Russian Federation dated 02.07.2021 No. 400 “National Security Strategy of the Russian Federation” – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

69. Decree of the President of the Russian Federation dated 31.07.2022 No. 512 on approval of “The Maritime Doctrine of the Russian Federation for the period up to 2030” – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202207310001 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

70. Decree of the President of the Russian Federation dated February 21, 2023. No. 112 “On Amendments to the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2035, Approved by Decree of the President

of the Russian Federation No. 164 of March 5, 2020" – Text : electronic // Official Internet portal of legal information : [website]. – URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202302210004 (accessed: 01.03.2023).

71. Federal Law of the Russian Federation dated 12.01.1996 No. 7-FZ "On non-profit organizations" (amendment dated 29.07.2018): [Federal law: adopted by the State Duma dated 08.12.1995] – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8824/933187ac22e14635e1e3ba1c5d5ca118bca5b17d/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

72. Federal Law of the Russian Federation dated 19.06.1996 No. 76 "On the basics of state regulation of socio-economic development of the North of the Russian Federation": [Federal law: adopted by the State Duma on 24.05.1996; approved by the Federation Council on 05.06.1996] – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/9606 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

73. Federal Law of the Russian Federation dated 31.07.1998 No. 155 "On Internal sea waters, territorial sea and adjacent zone of the Russian Federation" (as amended dated 14.03.2022): [Federal law: adopted by the State Duma dated 16.07.1998; approved by the Federation Council on 17.07.1998] – Text : electronic // Laws of the Russian Federation. Systematic collection of current legislation : [website]. – URL: https://fzakon.ru/laws/federalnyy-zakon-ot-31.07.1998-n-155-fz/statya-14/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

74. Federal Law of the Russian Federation dated 30.04.1999 No. 81-FZ "Code of Merchant Shipping of the Russian Federation": [Federal law: adopted by the State Duma on 31.03.1999; approved by the Federation Council on 22.04.1999] – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/13771 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

75. Federal Law of the Russian Federation dated 21.07.2005 No. 115 "On concession agreements": [Federal law: adopted by the State Duma on 06.07.2005; approval by the Federation Council on 13.07.2005] – Text : electronic // ConsultantPlus

: [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_54572/6174818558da6d719f95cbeb7c308b2733e6b5f9/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

76. Federal Law of the Russian Federation No. 317-FZ dated January 1, 2007 (with amendments and additions, intro. effective from December 1, 2007) (as amended on July 14, 2022). – Text: electronic // JSC “codex” : [website]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/902074550 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

77. Federal Law of the Russian Federation dated 09.02.2007 No. 16 "On transport security: [Federal law: adopted by the State Duma dated 19.01.2007; approved by the Federation Council dated 02.02.2007] – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_66069/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

78. Federal Law of the Russian Federation dated 01.12.2007 No. 317-FZ (amendment dated 28.06.2022 No. 184-FZ) “On the State Atomic Energy Corporation Rosatom” – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/26621 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

79. Federal Law of the Russian Federation dated 28.07.2012 No. 132 “On Amendments to Some Legislative Acts of the Russian Federation regarding the State regulation of merchant shipping along the routes in the waters of the Northern Sea Route”: [Federal law: adopted by the State Duma dated 03.07.2012; approved by the Federation Council dated 18.07.2012] – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/documents/3/180?type (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

80. Federal Law of the Russian Federation dated 05.04.2013 No. 41-FZ “On the Accounts Chamber of the Russian Federation” (ed. dated 30.04.2021): [federal law: adopted by the State Duma dated 22.03.2013; approved by the Federation Council dated 27.03.2013] – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL:http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144621/9ca0963439464582 76fdab2266bd1246b385df95/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

81. Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2015 No. 224-FZ "On Public-private partnership, municipal-private partnership in the Russian Federation and Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation" (as amended dated 30.12.2021): [federal law: adopted by the State Duma dated 01.07.2015; approved by the Federation Council dated 08.07.2015] – Text : electronic // ConsultantPlus : [website]. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182660/4f41fe599ce341751e4e34dc50a4b676674c1416/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

82. Federal Law of the Russian Federation dated 13.07.2020 No. 193 "On state support of entrepreneurial activity in the Arctic zone of the Russian Federation": [federal law: adopted by the State Duma dated 13.07.2020; approved by the Federation Council dated 08.07.2020] // Russian Government : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/48595 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

83. Federal Law of the Russian Federation No. 510-FZ dated December 5, 2022. On Amendments to the Federal Law "On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Adjacent Zone of the Russian Federation" – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/48595 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

84. China Ocean Agenda 21. – Beijing: China Ocean Press, 1996. – 193 p. – Text : direct.

85. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. – Text : electronic // The State Council of the People's Republic of China : [website]. – 2018. – URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (accessed: 01.03.2023).

86. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions from 10.10.2007. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL:

https://blackseablueconomy.eu/sites/default/files/an_integrated_maritime_policy_for_the_european_union.pdf (accessed: 01.03.2023).

87. Communication on a European Ports Policy from 2007. – Text : electronic // European Union law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A52007DC0616 (accessed: 01.03.2023).

88. Council Decision (CFSP) 2022/395 dated March, 09 2022 amending Decision 2014/512/CFSP concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0395&from=EN (accessed: 01.03.2023).

89. Council Regulation (EU) 2022/576 dated April, 08 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 concerning restrictive measures in view of Russia's actions destabilising the situation in Ukraine. – Text : electronic // European Union Law : [website]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2022.111.01.0001.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2022%3A111%3ATOC (accessed: 01.03.2023).

90. Effective transit transport corridor development and management: Report on best practices 2020. – Text : electronic // United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLLS) : [website]. – URL: https://www.un.org/ohrlls/news/effective-transit-transport-corridor-development-and-management-report-best-practices-2020 (accessed: 01.03.2023).

91. Federal transport infrastructure plan 2003 dated 02.07.2003. – Text : electronic // Federal Ministry of Transport, Building and Housing : [website]. – URL: https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/EN/Documents/federal-transport-infrastructure-plan-2003.pdf?__blob=publicationFile (accessed: 01.03.2023).

92. Green paper dated 08.03.2006. – Text : electronic // European Union : [website]. – URL:

https://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com2006_105_en.pdf (accessed: 01.03.2023).

93. Maritime Traffic Regulations for the Turkish Straits and the Marmara Region, entered into force on 1 July 1994. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TUR_1994_Regulations.pdf (accessed: 01.03.2023).

94. National Strategy for the Arctic Region. – Text : electronic // The White House. – URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf (accessed: 01.03.2023).

95. Norway. The Norwegian Government's Arctic Policy. – Text : electronic // The Norwegian Government. – URL: https://www.regjeringen.no/globalassets/departementene/ud/vedlegg/nord/arctic_strategy.pdf (accessed: 01.03.2023).

96. Review of Maritime Transport 2021. – Text : electronic // The United Nations : [website]. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (accessed: 01.03.2023).

97. Statement of Interdiction Principles from 04.09.2003. – Text : electronic // U.S. Department of State : [website]. – URL: https://2009-2017.state.gov/t/isn/c27726.htm (accessed: 01.03.2023).

98. The European Union. The EU's Arctic Policy. – Text : electronic // The European External Action Service. – URL: https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-arctic_en#10606 (accessed: 01.03.2023).

99. The European Union's maritime transport policy for 2018 from 21.01.2009. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/MEMO_09_16 (accessed: 01.03.2023).

Monographs and other books

100. Arikainen A.I. Transport artery of the Soviet Arctic / A.I. Arikainen; ed. by E.I. Tolstikov. – Moscow: Nauka, 1984. – 192 p. (in Russian). – Text : direct [in Russian].

101. The Arctic on the threshold of the third millennium (resource potential and environmental problems) / I.S. Gramberg, D.A. Dodin, N.P. Laverov [et al.]. – St. Petersburg: Nauka, 2000. - 247 p. – Text: direct [in Russian].

102. The Arctic: Russia's interests and international conditions for their implementation / I.M. Mogilevkin [et al.]. – Moscow: Nauka, 2002. – 356 p. – Text: direct. [in Russian].

103. Arrigi J. The long twentieth century: money, power and the origins of our time / J. Arrigi. – Moscow: Territory of the Future, 2006. – 472 p. – Text : direct. [in Russian].

104. Belov M.I. The history of the discovery and development of the Northern Sea Route. In 4 volumes. Vol 1 / M.I. Belov. – Moscow: Sea transport, 1956. – 592 p. – Text : direct. [in Russian].

105. Belov M.I. The way across the Arctic Ocean / Belov M.I. – Moscow.: Sea Transport, 1963. – 238 p. – Text : direct. [in Russian].

106. Bulatov V.N. CPSU – organizer of the development of the Arctic and the Northern Sea Route (1917-1980) / V.N. Bulatov. – Moscow: Moscow State University Press, 1989. – 156 p. – Text : direct. [in Russian].

107. Wiese, V. Seas of the Russian Arctic: in 2 vols. / V. Wiese. – Moscow: Paulsen. Vol. 1. – 2016. – 299 p. – Text: direct. [in Russian].

108. Vize V. Seas of the Russian Arctic: in 2 vols. / V. Vize. – Moscow: Paulsen. T 2. – 2016. – 256 p. – Text : direct. [in Russian].

109. Gorbunov, A.A. Transport policy of the state: theory, history, practice: textbook. – Moscow: Prospect, 2020. – 424 p. – Text : direct. [in Russian].

110. State policy and management in 2 parts. Part 1. Concepts and problems: textbook for undergraduate and graduate studies / L.V. Smorgunov [et al.]; edited by L.V. Smorgunov. – 2nd ed., ispr. and add. – Moscow: Yurayt Publishing House, 2019. – 395 p. – Text: direct. [in Russian].

111. State policy and management: textbook / N.S. Grigorieva, O.Y. Malinova, A.Y. Melville [et al.]; edited by A.I. Solovyov. – Moscow : Aspect Press, 2018. – 480 p. – Text : direct. [in Russian].

112. Gudev, P.A. The UN Convention on the Law of the Sea: Problems of regime Transformation. – Moscow: IMEMO RAS, 2014. – 201 p. – Text : direct. [in Russian].

113. Dodin, D.A. Sustainable development of the Arctic (problems and prospects) / D.A. Dodin. – St. Petersburg: Nauka, 2005. – 283 p. – Text : direct. [in Russian].

114. Egorov, V.P. Modern organization of state institutions of Russia: studies. manual / V.P. Egorov, A.V. Slinkov. – Moscow: MIIT Law Institute, 2016. – 185 p. – Text : direct. [in Russian].

115. Zhankaziev, S.V. Intellectual transport links: studies. Manual / S.V. Zhankaziev. – Moscow: MADI, 2016. – 120 p. – Text : direct. [in Russian].

116. Zhukov, Y.N. Stalin: The Arctic Shield / Yu.N. Zhukov. – Moscow: Vagrius, 2008. – 541 p. – Text : direct. [in Russian].

117. Zubkov, K.I. Development of the Russian Arctic: the Soviet experience in the context of modern strategies (based on the materials of the Far North of the Urals and Western Siberia) / K.I. Zubkov, V.P. Karpov. – Moscow: Rosspen, 2019. – 366 p. – Text : direct. [in Russian].

118. Idrisov, G.I. Industrial policy of Russia in modern conditions / G.I. Idrisov. – Moscow: Gaidar Institute Publishing House, 2016. – 160 p. – Text : direct. [in Russian].

119. Kinyakin, A.A. Problems of the relationship between government and business in modern Russia / A.A. Kinyakin. – Moscow, 2008. – 210 p. – Text: direct. [in Russian].

120. Klein, M. Politlexicon: concepts, facts, interrelations / M. Klein [et al.]. – Moscow: Russian Political Encyclopedia, 2013. – 783 p. – Text: direct. [in Russian].

121. Kozlov, I.A. The Red Banner Northern Fleet / I.A. Kozlov, V.S. Shlomin. – Moscow: Voenizdat, 1983. – 295 p. – Text : direct. [in Russian].

122. Konyshev, V.N. Russia and foreign powers in the Arctic: an essay of modern history: in 6 volumes / V.N. Konyshev, A.A. Sergunin // The North of Russia in naval and economic relations. Proceedings of the Research Department of the Institute of Military History. – St. Petersburg: Polytechnic-service. Vol. 6. – 2013. – 520 p. – Text : direct. [in Russian].

123. The Chronicle of the North: in 11 volumes / ed. by S.V. Slavin. – Moscow: Mysl. Vol. 7. – 1975. – 222 p. – Text : direct. [in Russian].

124. Lomonosov, M.V. A brief description of various trips to the Northern seas and an indication of the possible passage of the Siberian Ocean to East India / M.V. Lomonosov. – Moscow: USSR Academy of Sciences. Vol. 6. – 1952 – pp. 415-536. – Text : direct. [in Russian].

125. Lukin, Yu.F. The Great redistribution of the Arctic / Yu.F. Lukin. – Arkhangelsk: Northern (Arctic) Federal University, 2010. – 400 p. – Text: direct. [in Russian].

126. Lukin, Yu.F. Hybridity of the diverse Arctic in covid 2020: monograph / Yu.F. Lukin. – Arkhangelsk: V.N. Bulatov Publishing House of NARFU, 2021. – 241 p. – Text : direct. [in Russian].

127. McLuhan, G.M. Understanding Media: External human extensions / Translated from English by V. Nikolaeva. – Moscow: CANON-press-Ts, 2003. – 464 p. – Text : direct. [in Russian].

128. Mogilevkin, I.M. Maritime navigation in the world economy and international relations: modern functional and spatial problems / I.M. Mogilevkin. – Moscow: Nauka, 1992. – 153 p. – Text : direct. [in Russian].

129. Mogilevkin, I.M. Transport and communications: past, present, future / I.M. Mogilevkin. – Moscow: Nauka, 2005 – 357 p. – Text : direct. [in Russian].

130. Mogilevkin, I.M. Transport and communication infrastructure: significance for the international division of labor and scientific and technological progress. Integration interests of Russia / I.M. Mogilevkin. – Moscow: IMEMO RAS, 2006. – 69 p. – Text : direct. [in Russian].

131. Mogilevkin, I.M. Russia in the global infrastructure. The problem of optimization of transport and communication policy in the changing conditions of the world economy / I.M. Mogilevkin. – Moscow: IMEMO RAS, 2008. – 150 p. – Text : direct. [in Russian].

132. Mogilevkin, I.M. Global infrastructure: the mechanism of movement into the future / I.M. Mogilevkin. – Moscow: Master, 2010. – 317 p. – Text : direct. [in Russian].

133. Mogilevkin, I.M. A new look at the world economy and social development / I.M. Mogilevkin. – Moscow; St. Petersburg: Nestor-History, 2012. – 240 p. – Text : direct. [in Russian].

134. Nikolaev, M.E. The Arctic: politics, economics, diplomacy / M.E. Nikolaev. – Moscow: Publishing House of RSSU, 2007. – 246 p. – Text : direct. [in Russian].

135. Okunev, I.Y. Political geography: studies. handbook for universities / I.Y. Okunev. – Moscow: Publishing house “Aspect Press”, 2019. – 512 p. – Text : direct. [in Russian].

136. Pilyasov, A.N. Entrepreneurship in the Arctic: Problems of development of small and medium-sized businesses in the Arctic zone, or how are Arctic entrepreneurs similar to polar bears? / A.N. Pilyasov. – URSS, 2021. – 400 p. – Text : direct. [in Russian].

137. Pilyasov, A.N. Development of the Arctic 2.0: Continuation of the traditions of Soviet research / ed. by A.N. Pilyasov. – URSS, 2022. – 432 p. – Text : direct. [in Russian].

138. Polivach, A.P., Gudev, P.A. Sea powers 2021: indexes of IMEMO RAS (2.0). – Moscow: IMEMO RAS, 2021. – 178 p. (Rus., Eng.). – Text : direct.

139. Politics, economy and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic Council). Politics, economics and security of the modern Arctic (on the 25th anniversary of the Arctic council): monograph / Ts. Wang, Ts. Yan, B.E. Vlasov [et al.]. – Moscow: Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences, 2022. – 150 p. – Text : direct. [in Russian].

140. Problems of the Northern Sea Route / ed. A.G. Granberg, V.I. Peresypkin. – Moscow: Nauka, 2006. – 581 p. – Text : direct. [in Russian].

141. Realization of the transit potential of the Russian Federation on the basis of the development of international transport corridors: monograph / ed. by T.M. Stepanyan. – Saratov: LLC “Institute for Research and Development of Professional Competencies”, 2019. – 325 p. – Text : direct. [in Russian].

142. Selin, V.S. Economics of the Northern Sea Route: historical trends, current state, prospects: monograph / V.S. Selin, A.V. Istomin. – Apatity: Institute of Economic Problems named after G.P. Luzin of the Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, 2003. – 201 p. – Text : direct. [in Russian].

143. Semenov, D.V. International transport corridors passing through the territory of Russia: historical and legal review / D.V. Semenov. - 2nd ed., reprint. and add. – Vologda : Kiselev A.V., 2017 – 240 p. – Text : direct. [in Russian].

144. Siberian Soviet Encyclopedia. In 4 volumes. Vol. 4 / ed. by M.K. Azadovsky [et al.]. – Novosibirsk: West Siberian branch of OGIZ, 1931. – 1154 p. – Text : direct. [in Russian].

145. Politics and government. Essays on theory and methodology: monograph / A.I. Solovyov. – Moscow: Publishing House “Aspect Press”, 2021. – 256 p. – Text : direct. [in Russian].

146. Terebnev, L.V. State transport policy: theory, methodology, legal regulation: monograph / L.V. Trebnev // RANEPA under the President of the Russian Federation. – Moscow: VINITI RAS, 2012. – 360 p. – Text : direct. [in Russian].

147. Factor analysis and forecast of cargo flows of the Northern Sea Route / edited by V.S. Selin, S.Yu. Kozmenko. – Apatity: KSC RAS, 2015. – 335 p. – Text : direct. [in Russian].

148. Hanna, P. Connectography. The Future of global civilization / P. Hanna. – Moscow: Mann, Ivanov and Ferber, 2019. - 432 p. – Text : direct.

149. Shirokorad, A.B. Battle for the Russian Arctic / A.B. Shirokorad. – Moscow: Veche, 2008. – 377 p. – Text : direct. [in Russian].

150. Shirokorad, A.B. The Arctic and the Northern Sea Route / A.B. Shirokorad. – Moscow: Veche, 2017. – 416 p. – Text : direct. [in Russian].

151. Encyclopedic dictionary: in 86 volumes / F.A. Brockhaus, I.A. Efron. – St. Petersburg: Semenovskaya Typolithography of I.A. Efron. – Vol. 10. – 1893. – 486 p. – Text: direct. [in Russian].

152. Efendiev, O.F. Arctic waters / O.F. Efendiev // Modern international Maritime law. The regime of the waters and the bottom of the World Ocean. – Moscow, 1974. – pp. 184-190. – Text: direct. [in Russian].

153. Yakunin, V.I. Political science of transport. Political dimension of transport development / V.I. Yakunin. – Moscow: CJSC Publishing House “Economics”, 2006. – 432 p. – Text : direct. [in Russian].

Articles in journals

154. Abukova, L.A., Dmitrievsky, A.N., Mastepanov, A.M. The Northern Sea Route as a factor in the development of economic integration in Northeast Asia / L.A. Abukova, A.N. Dmitrievsky, A.M. Mastepanov. – Text : direct // Actual problems of oil and gas. – 2017. – № 3 (18). – pp. 1-31. [in Russian].

155. Badylevich, R.V. Research of foreign experience in the implementation of financial regulation of the development of Arctic territories and the possibilities of its application in the northern regions of the Russian Federation / R.V. Badylevich. – Text : direct // Arctic and the North. – 2021. – No. 44. – pp. 5-29. [in Russian].

156. Baronov, V.I. The Northern Sea Route and the principle of freedom of navigation / V.I. Baranov. – Text : direct // Greater Eurasia: development, security, cooperation. – 2019. – № 2-2. – pp. 50-53. [in Russian].

157. Berdina, Y.M., Torosyan, E.K. Sea transport in the system of international business operations / Y.M. Berdina, E.K. Torosyan. – Text : direct // Modern problems of science and education. – 2015. – Part 1, No. 1. – pp. 1-15. [in Russian].

158. Berezhnaya, L.Y. Classification of transport infrastructure objects in order to optimize their management / L.Y. Berezhnaya. – Text : direct // Transport business of Russia. – 2019. – No. 4. – pp. 71-74. [in Russian].

159. Bunik, I.V., Nikolaev, A.N. International legal justification of Canada's rights to its Arctic sector / I.V. Budnik, A.N. Nikolaev. – Text : direct // Moscow Journal of International Law. International relations. – 2007. – No. 1. – pp. 4-33. [in Russian].

160. Bhagwat, J. Russia and India in the Arctic: the need for greater synergy / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 38. – pp. 73-90.

161. Bhagwat, J. Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for greater emphasis on mutual cooperation and a non-negotiable safety culture. Part I / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 39. – pp. 5-25.

162. Bhagwat, J. Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for greater emphasis on mutual cooperation and a non-negotiable safety culture: Part II / J. Bhagwat. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 40. – pp. 5-25.

163. Bhagwat, J.V. The policy of development of international shipping routes: the potential of applying foreign experience in Russia taking the example of the Northern Sea Route / Bhagwat J.V. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. Political sciences. Series 12. – 2021. – № 2. – pp. 86-101. [in Russian].

164. Bhagwat, J. State transport policy for the development of the NSR in the USSR and the Russian Federation in the XX century / J. Bhagwat. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2022. – No. 47. – pp. 76-99.

165. Bhagwat, J. Arctic Military Posturing and Its Influence on the Development of the NSR / J. Bhagwat. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2022. – No. 48. – pp. 91-118.

166. Bhagwat, J. The policy of the development of the Maritime Silk Road: opportunities for Russia (on the example of the Northern Sea Route) / J. Bhagwat. – Text : direct // Bulletin of the Russian State University. The series “Political Science. History. International relations”. – 2022. – No. 2. – pp. 75-89. [in Russian].

167. Varlamov, A.V. Designing the management system of the Northern Sea Route: a corporate approach / A.V. Varlamov. – Text : direct // Bulletin of Omsk University. The series “Economics”. - 2015. – No. 1. – pp. 67-71. [in Russian].

168. Vladimirov, S.A. Directions of development of the world transport system and logistics / S.A. Vladimirov. – Text : direct // The world of transport. – 2016. – Vol. 14, No. 3 (64). – pp. 6-19. [in Russian].

169. Volkov, G.Y. Prospects of using the Northern Sea Route in the international transport system / G.Y. Volkov. – Text : direct // State and municipal administration. Scientific notes. – 2020. – No. 2. – pp. 118-122. [in Russian].

170. Vopilovsky, S.S. Foreign economic partners of Russia in the Arctic zone / S.S. Vopilovsky. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2022. – No. 46. – pp. 33-50. [in Russian].

171. Vylegzhanin, A.N., Nazarov, V.P., Bunik, I.V. The Northern Sea Route: towards solving political and legal problems / A.N. Vylegzhanin, V.P. Nazarov, I.V. Bunik. – Text : direct // Bulletin of the Russian Academy of Sciences. – 2020. – Volume 90, No. 12. – pp. 1105-1118. [in Russian].

172. Goldin, V.I. The Northern Sea Route in the Arctic policy of Russia: historical experience, modernity and prospects / V.I. Goldin. – Text : direct // Russia XXI. – 2019. – No. 1. – pp. 32-57. [in Russian].

173. Gorbunov, A.A., Fedyakin, A.V., Fedyakin, I.V. State policy in the transport industry: innovative direction of personnel training / A.A. Gorbunov, A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin. – Text : direct // The world of transport. – 2018. – Vol. 16, No. 4. – pp. 222-230. [in Russian].

174. Gorbunov, A.A. Policy of development of transport communications in the Russian Federation and abroad: commonality, differences, problems / A.A. Gorbunov. – Text : direct // SEARCH: Politics. Social studies. Art. Sociology. Culture. – 2019. – № 2 (73). – pp. 12-18. [in Russian].

175. Guancun, L. The strategy of “Strings of pearls” in the context of China's maritime policy / L. Guancun. – Text : direct // Bulletin of Moscow. un-ta. Ser. 25. International relations and world politics. – 2011. – No. 4. – pp. 162-174. [in Russian].

176. Gudev, P.A. Political and legal aspects of the US maritime policy in the Asia-Pacific region / P.A. Gudev. – Text : direct // South-East Asia: actual problems of development. – 2019. – Vol. 1, No. 1 (42). – pp. 53-75. [in Russian].

177. Gudev, P.A. The Northern Sea Route: problems of legitimization of national status within the framework of international law: Part I / P.A. Gudev. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 40. – pp. 142-164. [in Russian].

178. Gumilev, V.Y., Elistratov, V.V., Ragozin, A.N. The Northern Sea Route: characteristics, history of development, prospects for development and the need for protection / Y.V. Gumelev, V.V. Elistratov, A.N. Ragozin. – Text : direct // Concept. – 2018. – No. 8. – pp. 11-20. [in Russian].

179. Gumilev, V.Y., Elistratov, V.V., Ragozin, A.N. The Arctic as an object of geopolitics / Y.V. Gumilev, V.V. Elistratov, A.N. Ragozin. – Text : direct // Concept. – 2018. – No. 11. – pp. 1-18. [in Russian].

180. Gurlev, I.V., Makosko, A.A., Malygin, I.G. Analysis of the state and development of the transport system of the Northern Sea Route / I.V. Gurlev, A.A. Makosko, I.G. Malygin. – Text : direct // Arctic: ecology and economics. – 2022. – Vol. 12, No. 2. – pp. 258-270. [in Russian].

181. Gutenev, M.Y., Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. The Arctic vector of Norway: continuity and innovations / Y.M. Gutenev, V.N. Konyshev, A.A. Sergunin. – Text : direct // Modern Europe. – 2019. – № 4 (90). – pp. 108-119. [in Russian].

182. Egorov, V.G. Geopolitics of transport: an actual reading / V.G. Egorov. – Text : direct // Observer-Observer. – 2019. – No. 9. – pp. 23-47. [in Russian].

183. Egorov, V.G., Bukharenkova, O.Y. The world transport system in the geopolitical dimension / V.G. Egorov, O.Y. Bukharenkova. – Text : direct // Observer-Observer. – 2020. – № 2 (361). – pp. 43-69. [in Russian].

184. Zhuravel, V.P., Nazarov, V.P. The Northern Sea Route: present and future / V.P. Zhuravel, V.P. Nazarov. – Text : direct // Bulletin of the Moscow State Regional University. – 2020. – No. 2. – pp. 140-158. [in Russian].

185. Zhuravleva, A. Is it long, is it short: why does the world need a Sevmorput / A. Zhuravleva. – Text : direct // Energy policy. – 2021. – № 4 (158). – pp. 72-87. [in Russian].

186. Zagorsky, A.V., Todorov, A.A. The military-political situation in the Arctic: hotbeds of tension and ways of de-escalation / A.V. Zagorsky, A.A. Todorov. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2021. – No. 44. – pp. 79-102.

187. Zaikov, K.S., Bhagwat, J. Arctic policy of India: historical context / K.S. Zaikov, J. Bhagwat. – Text : direct // The Arctic and the North. – 2022. – No. 48. – pp. 261-274.

188. Ivanov, A.V., Skladchikov, A.A., Khrennikov, A.Y. Development of the electric power industry of the Arctic regions of the Russian Federation taking into account the use of renewable energy sources / A.V. Ivanov, A.A. Skladchikov, A.Y. Khrennikov. – Text : direct // The Russian Arctic. – 2021. – No. 13. – pp. 62-80. [in Russian].

189. Ivanova, M.V. Assessment of the possibility of developing Arctic communications in the waters of the Northern Sea Route / M.V. Ivanova. – Text : direct // The North and the market: the formation of an economic order. – 2021. – Vol. 24, No. 2. – pp. 35-45. [in Russian].

190. Kobzeva, M.A. Cooperation between Russia and China in the field of Arctic shipping: state and prospects / M.A. Kobzeva. Text : direct // Arctic and the North. – 2021. – No. 43. – pp. 89-108.

191. Kolesnikova, M.L. The maritime policy of the European Union and its economic aspects / M.L. Kolesnikova. – Text : direct // Modern Europe. – 2017. – No. 4. – pp. 78-86. [in Russian].

192. Kolzina, A.L., Mundubaeva, A.A. “Polar Silk Road” as a sphere of strategic partnership of the Russian Federation and China / A.L. Kolzina, A.A. Mundubaeva. – Text : direct // Bulletin of the Udmurt University of Sociology. Political Science International Relations. – 2020. – Vol. 4, No. 2. – pp. 186-195. [in Russian].

193. Kondratiev, V.B. Mineral resources and the future of the Arctic / V.B. Kondratiev. – Text : direct // Mining industry. – 2020. – No. 1. – pp. 87-96. [in Russian].

194. Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. International organizations and cooperation in the Arctic / V.N. Konyshev, A.A. Sergunin. – Text : direct // Bulletin of International Organizations. – 2011. – № 3 (34). – pp. 27-36. [in Russian].

195. Konyshev, V.N., Sergunin, A.A. Evolution of the conceptual foundations of the US Arctic strategy / V.N. Konyshev, A.A. Sergunin. – Text : direct // Bulletin of the Volgograd State University. Series 4, History. Regional studies. International relations. – 2022. – Vol. 27, No. 2. – pp. 225-236. [in Russian].

196. Kuklina, E.A. Modern China in the economic space of the Arctic / E.A. Kuklina. – Text : direct // Eurasian integration: economics, law, politics. – 2021. – № 1 (35). – pp. 22-31. [in Russian].

197. Levitin, I.E. Public-private partnership and transport infrastructure / I.E. Levitin. – Text : direct // Transport of the Russian Federation. Journal of Science, Practice, economics. – 2006. – № 7 (7). – pp. 2-5. [in Russian].

198. Lipunov, N.S. International dimension of the Northern Sea Route / N.S. Lyapunov. – Text : direct // The Russian Arctic. – 2021. – № 1 (12). – pp. 78-84. [in Russian].

199. Lukin, Yu.F. International sea routes of cargo transportation in the Arctic / Yu.F. Lukin. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 40. – pp. 225-253. [in Russian].

200. Lukin, Yu.F. Arctic challenges of Russia / Yu.F. Lukin. – Text : direct // Russia: society, politics, history. – 2022. – No. 2. – pp. 59-87. [in Russian].

201. Mackinder, H.J. The Round World and winning of the Peace / H.J. Mackinder. – Text : immediate // Cosmopolis. – 2006/2007. – № 2 (16). – pp. 56-69.

202. Moe, A. “Belkomur” and the role of China / A. Moe. – Text : direct // ECO. – 2022. – No. 9. – pp. 8-33. [in Russian].

203. National identity and patriotism in conditions of international crises / A.V. Abramov, A.S. Burov, D.V. Bhagwat, B.A. Gabdulina, A.E. Janaeva, R. Kalfaoglu, V.M. Kapitsyn, K. Chueng, O.Y. Kokurina, A.M. Kostina, E.F. Sergazin, Sh. Jianina, A.E. Shaparov. – Text : direct // Bulletin of the Moscow State Regional University. – 2022. – № 4. – pp. 11-13. [in Russian].

204. On the preparation of the International Polar Partnership Initiative / A.V. Klepikov, V.E. Ryabinin, A.I. Danilov, V.G. Dmitriev. – Text : direct // Problems of the Arctic and Antarctic. – 2014. – No. 4. – pp. 104-109. [in Russian].

205. Ogorodov, S.A., Solomatin, V.I., Romanenko, F.A. M.V. Lomonosov and the development of the Northern Sea Route / S.A. Ogorodov, V.I. Solomatin, F.A. Romanenko. – Text : direct // Bulletin of the Moscow University. Ser. 5. Geography. – 2011. – No. 5. – pp. 11-17. [in Russian].

206. Organizational mechanisms for the implementation of Russia's policy in the Arctic in the XXI century / K.S. Zaikov [et al.]. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 39. – pp. 75-109.

207. Pegin, N.A. National Arctic transport line: problems and prospects / N.A. Pegin. – Text : direct // Arctic and the North. – 2016. – No. 23. – pp. 32-40.

208. Pilyasov, A.N., Putilova, E.S. New projects for the development of the Russian Arctic: space is significant! / A.N. Pilyasov, E.S. Putilova. – Text : direct // Arctic and the North. – 2020. – No. 38. – pp. 21-43.

209. Plisetsky, E.E. Priorities of the development of the Northern Sea Route in strategic management and planning / E.E. Plisetsky. – Text : direct // Arctic and the North. – 2016. – No. 22. – pp. 101-111.

210. Polutov, A.V. Maritime policy and strategy of Japan / A.V. Polutov. – Text : direct // At the map of the Pacific Ocean. – 2013. – № 32 (230). – pp. 16-19. [in Russian].

211. The need of the subjects of the Arctic zone of the Russian Federation for labor resources / K.S. Zaikov [et al.]. – Text : direct // Economic and social changes: facts, trends, forecast. – 2018. – No. 6. – pp. 184-201. [in Russian].

212. Rosenberg, I.N. On the unified transport policy / I.N. Rosenberg. – Text : direct // Science and Technology of Railways. – 2017. – Vol. 1, No. 1. – pp. 22-26. [in Russian].

213. Ruksha, V.V. Development of the nuclear navy / V.V. Ruksha. – Text : direct // Regional energy and energy conservation. – 2018. – No. 2. – pp. 62-68. [in Russian].

214. Savin, M. Public-private partnership in the UK: achievements and prospects // Modern Europe. – 2010. – N 5. pp. 102-110. [in Russian].

215. Semenov, D.V. Classification of international transport corridors in International law / D.V. Semenov. – Text : direct // Innovations. The science. Education. – 2020. – No. 24. – pp. 827-833. [in Russian].

216. Serova, N.A., Serova, V.A. The main trends in the development of the transport infrastructure of the Russian Arctic / N.A. Serova, V.A. Serova. – Text : direct // Arctic and the North. – 2019. – No. 36. – pp. 42-56.

217. Solovyov, A.I. The political agenda of the government, or why the state needs society / A.I. Solovyov – Text: direct // Polis. Political studies. – 2019. – No. 4. – pp. 8-25. [in Russian].

218. Tarasov, P.I., Zyryanova, I.V., Khazin, M.L. Transport corridor through Western Yakutia / P.I. Tarasov, I.V. Zyryanov, M.L. Khazin. – Text : direct // Mining information and analytical bulletin. – 2018. – No. 6. – pp. 170-184. [in Russian].

219. Timoshenko, A.I. Russian regional policy in the Arctic in the XX−XXI centuries: problems of strategic continuity / A.I. Timoshenko. – Text : direct // Arctic and the North. – 2011. – No. 4. – pp. 1-13. [in Russian].

220. Timoshenko, A.I. Transformations in the Russian state policy of development of the Arctic and the Northern Sea Route (XVIII–XXI centuries) / A.I. Timoshenko. – Text : direct / ed. V.A. Lamin // State policy of Russia in the Arctic: strategy and practice of development in the XVIII–XXI centuries.: collection of scientific works. – Novosibirsk: Siberian Scientific Publishing House, 2012. – pp. 4-35. [in Russian].

221. Timoshenko, A.I. Soviet experience of mobilization solutions in the development of the Arctic and the Northern Sea route in the 1930s-1950s / A.I. Timoshenko. – Text : direct // Arctic and the North. – 2013. – No. 13. – pp. 150-168.

222. Timchenko, A.V. Institutionalization of the state policy of ensuring transport security as a form of integration of the system of state transport policy / A.V. Timchenko. – Text : direct // Political science. – 2017. – Special Issue. – pp. 124-136. [in Russian].

223. Todorov, A.A. Cooperation in the field of port control in the Arctic as a tool for the implementation of the Polar Code / A.A. Todorov. – Text : direct // Contours of global transformations: politics, economics, law. – 2019. – No. 5. – pp. 160-176. [in Russian].

224. Trubitsina, O.P., Bashkin, V.N. Geopolitical challenges to the Russian Arctic in the hydrocarbon development of the territory / O.P. Trubitsyna, V.N. Bashkin. – Text : direct // Arctic and the North. – 2021. – N 43. pp. 109-127.

225. Fedyakin, A.V., Fedyakin, I.V. Transport policy abroad: personnel training centers and main research directions / A.V. Fedyakin, I.V. Fedyakin. – Text : direct // Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Political Science. – 2019. – Vol. 21, No. 2. – pp. 346-357. [in Russian].

226. Fisenko, A.I. Geopolitical and transport-economic aspects of the development of the Northern Sea Route in Russia / A.I. Fisenko. – Text : direct // Transport business of Russia. – 2013. – pp. 235-238. [in Russian].

227. Fisenko, A.I. Risks of the organization of navigation in the Arctic along the Northern Sea Route / A.I. Fisenko. – Text : direct // Transport business of Russia. – 2015. – No. 6. – pp. 260-263. [in Russian].

228. Fofanova, A.Yu. Transport complex and its role in the development of regions / A.Yu. Fofanova. – Text : direct // International Journal of Humanities and Natural Sciences. – 2021. – No. 1-2. – pp. 162-165. [in Russian].

229. Chizhkov, Yu.V. International transport corridors – the communication framework of the economy / Yu.V. Chizhkov. – Text : direct // Transport of the Russian Federation. – 2015. – № 5 (60). – pp. 9-15. [in Russian].

230. Shevchuk, V.A. Intelligent transport systems as an actual aspect of the economic development of the Russian Federation / V.A. Shevchuk. – Text : direct // New science: history of formation, current state, prospects of development: collection of articles of the International Scientific and Practical Conference. – 2021. – pp. 88-92. [in Russian].

231. Shchegolkova, A.A. Economics and politics of "cold confrontation" in the New Arctic / A.A. Shchegolkova. – Text : direct // The North and the market: the formation of an economic order. – 2021. – No. 4. – pp. 7-20. [in Russian].

232. Yakovlev, N.A., Lebedev, G.V. Who controls the Northern Sea Route? / N.A. Yakovlev, G.V. Lebedev. – Text : direct // Marine collection. – 2010. – No. 6. – pp. 34-43. [in Russian].

233. Yakunin, V.I. Development of the transport system and geo–economic interests of Russia / V.I. Yakunin - Text : direct // Economic strategies. – 2009. – No. 1. – pp. 48-55. [in Russian].

Dissertations and abstracts of dissertations

234. Bogatov, M.Y. Political aspects of the formation of international transport corridors in the new geopolitical model of the world : specialty 23.00.02 “Political institutions, ethnopolitical conflictology, national political processes and technologies (political sciences)” : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Maxim Yuryevich Bogatov; Zabaikalsky State University. – Chita, 2006. – 170 p. – Text: direct. [in Russian].

235. Goliusov, Yu.F. Political and economic aspects of ensuring transport security of Russia in the Far East : specialty 23.00.02 “Political institutions, processes and technologies” : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Yuri Fedorovich Goliusov; Institute of Socio-Political Studies of the Russian Academy of Sciences. – Moscow, 2005. – 169 p. – Text: direct. [in Russian].

236. Goliusov, Yu.F. State transport policy as a factor of national security of Russia : the Eurasian aspect : specialty 23.00.02 “Political institutions, processes and technologies” : dissertation for the degree of Doctor of Political Sciences / Yuri Fedorovich Goliusov; Institute of Socio-Political Studies of the Russian Academy of Sciences. – Moscow, 2010. – 299 p. – Text: direct. [in Russian].

237. Gorbunov, A.A. Policy of development of transport communications in modern conditions: foreign and Russian experience on the example of railway transport : specialty 23.00.02 “Political institutions, ethnopolitical conflictology, national and political processes and technologies” : dissertation for the degree of Doctor of Political Sciences / Alexander Alexandrovich Gorbunov; Lomonosov Moscow State University. – Moscow, 2008. – 393 p. – Text: direct. [in Russian].

238. Krekotnev, S.N. State industrial policy of modern Russia: national and regional aspects : specialty 23.00.02 “Political institutions, processes and technologies” : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Sergey Nikolaevich Krekotnev; Moscow State University of Railways. – Moscow, 2011. – 185 p. – Text: direct. [in Russian].

239. Ladvishchenko, V.Y. Transport policy of the European Union : specialty 23.00.04 “Political problems of international relations, global and regional

development" : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Vyacheslav Yurievich Ladvishchenko; St. Petersburg State University. – St. Petersburg, 2011. – 186 p. – Text: direct. [in Russian].

240. Podberezkina, O.A. The evolution of the importance of international transport corridors in world politics on the example of Russia : specialty 23.00.04 "Political problems of international relations, global and regional development" : dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences / Olga Alekseevna Podberezkina; Moscow State Institute of International Relations (University) Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation. – Moscow, 2015. – p. 164. – Text: direct. [in Russian].

241. Fadeev, E.A. Improving the efficiency of container transportation by water transport in international communication "Asia-Europe" : specialty 08.00.05 "Organization of production (transport, technical sciences)" : dissertation for the degree of Candidate of Economic Sciences / Evgeny Alexandrovich Fadeev; Moscow State University of Railways. – Moscow, 2016. – 186 p. – Text: direct.

Foreign language sources

Monographs and other books

242. Almond, G.A. Coleman, J.S. The politics of the developing areas. Comparative Politics: A Developmental Approach. – Princeton: Princeton Legacy Library, 1960. – 610 p. – Text : direct.

243. Arctic Maritime Logistics / I. Ilin, T. Devezas, C. Jahn (Eds.) // Springer. – Switzerland, 2022. – 309 p. – Text : immediate.

244. Arctic Shipping: Climate Change, Commercial Traffic and Port Development / F. Lasserre, O. Faury (Eds.). – Routledge, London, 2021. – 250 p. – Text : immediate.

245. Cooperation and Competition of States in the Arctic: Potential of International Law and Science Diplomacy / A.N. Vylegzhanin, P.A. Berkman, I.P. Zhuravleva, A.V. Soleveva – Moscow: MGIMO, 2021. – 53 p. – Text : immediate.

246. Gorshkov, S.G. Sea Power and the State / S.G. Gorshkov. – Moscow: Pergamom Press, 1979. – 290 p. – Text : immediate..

247. Governance of Arctic Shipping: Rethinking Risk, Human impacts and regulation / ed. by A. Chircop [et al]. – Switzerland: Springer Polar Sciences. – 2020. – 319 p. – Text : immediate..

248. Governing Arctic Seas: Regional Lessons from the Bering Strait and Barents Sea / ed. by O.R. Young, P.A. Berkman, A.N. Vylegzhanin. – Springer Nature Switzerland, 2020. – 358 p. – Text : immediate.

249. Henderson, J., Moe, A. The Globalization of Russian Gas – Political and Commercial Catalysts / J. Henderson, A. Moe. – Cheltenham UK: Edward Elgar, 2019. – 189 p. – Text : immediate.

250. Karaganov, S.A. Russian Policy in the Arctic: International Aspects / S.A. Karaganov [et al]. – Text : direct // XXII Apr. Intern. Acad. Conf. on Economic and Social Development. – 2021. – Moscow: Higher School of Economics Publ. House, 2021. – 48 p.

251. Klimenko, E. Russia's Arctic Security Policy / E. Klimenko // SIPRI Policy Paper. – February 2016. – Stockholm: Stockholm International Peace Research Institute, 2016. – 48 p. – Text : immediate.

252. Laruelle, M. Russia's Arctic Strategies and the Future of the Far North / M. Laruelle. – Armonk, NY: M.E. Sharpe, 2014. – 251 p. – Text : directe. DOI: https://doi.org/10.4324/9781315700939.

253. Mahan, A.T. The Influence of Seapower upon History, 1660-1783 / A.T. Mahan. – Boston: Little Brown and Company, 1890. – 557 p. – Text : immediate..

254. Pacer, V. Russian Foreign Policy under Dmitry Medvedev, 2008–2012 / V. Pacer. – Abingdon: Routledge, 2016. – 280 p. – Text : immediate..

255. Roach, J.A., Smith, R.W. Excessive Maritime Claims / J.A. Roach, R.W. Smith. – 3rd ed. – Leiden: Martmus Nyhoff Publishers, 2012. – 925 p. – Text : direct.

256. Rodrigue, J.P. The Geography of Transport Systems / J.P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. – London : Routledge, 2020. – 456 p. – Text : immediate..

257. Shipping in Arctic waters: a comparison of the Northeast, Northwest and trans polar passages / W. Ostreng [et al]. – Springer Science & Business Media, 2013. – 414 p. – Text : immediate.

258. Vylegzhanin, A.N., Berkman, P.A., Young, O.R. Base line of Russian Arctic Laws / A.N. Vylegzhanin, P.A. Berkman, O.R. Young. – Springer, 2019. – 734 p. – Text : immediate.

Articles in periodicals

259. Arctic policy and port development along the Northern Sea Route / C.Y. Liu, H.M. Fang, X. Dang, X. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Volume 201. – pp. 1-11. DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105422.

260. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure / R.R. Hermann, N. Lin, J. Label, A. Kovalenko. – Text : direct // Marine Policy. – 2022. – № 145. – 72 p. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105275.

261. Lasserre, F., Alexeeva, O. Analysis of Maritime Transit Trends in the Arctic Passages / F. Lasserre, O. Alexeeva. – Text : direct // International Law and Politics of the Arctic Ocean. – Netherlands: Brill Academic Leiden, 2015. – pp. 180–192. DOI: https://doi.org/10.1163/9789004284593_010.

262. Bhagwat, J. Cooperation between Russia and India in the Arctic: A pipedream or a strategic necessity / J. Bhagwat. – Text : direct // Vestnik of Saint Petersburg University. International Relations. – 2020. – Vol. 13, № 4. – pp. 488–506.

263. Bhagwat, J. India's Energy policy: Need for strategic and futuristic thinking / J. Bhagwat. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2021. – Vol 56, № 48. – pp. 10-13.

264. Bhagwat, J., Shaparov, A.E. India's Arctic policy: Signs of a pivot to Arctic Energy and the Northern Sea Route / J. Bhagwat, A.E. Shaparov. – Text : direct // Economic and Political Weekly. – 2022. – Vol 57, № 20. – pp. 16-22.

265. Bhagwat, J. Political-Geographical Determinants of International Cooperation in the Development of International Transport Corridors (NSR) / J. Bhagwat. – Text : direct // Proceedings of Topical Issues in International Political Geography. Springer Geography – 2023. – pp. 47-55. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-031-20620-7_5.

266. Biedermann, R. Exploring Sino-Russian-Nordics triangular relations: complex balancing along the Polar Silk Road / R. Biedermann. – Text : direct // Journal of Contemporary European Studies. – 2021. – № 3. – pp. 1-17.

267. Building Common Interests in the Arctic Ocean / P.A. Berkman, A.N. Vylegzhanin (eds). – Text : direct // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – 2013. – pp. 371-404.

268. Bunik, I.V., Mikhaylichenko, V.V. Legal Aspects of Navigation Through the Northern Sea Route. – Text : direct / Berkman, P., Vylegzhanin, A. (eds) // Environmental Security in the Arctic Ocean. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. – Springer, Dordrecht. – 459 p.

269. Carlsson, M. Russia and the Arctic: Analysis and Discussion of Russian Strategies / M. Carlsson, N. Granholm. – Stockholm: Swedish Defence Research Agency, 2013. – 45 p. – Text : immediate.

270. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure / A.B. Farré, S.R. Stephenson, L. Chen [and others]. – Text : direct // Polar Geography. – 2014. – Volume 37:4. – pp. 298-324. DOI: https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.965769.

271. Development of the Northern Sea Route on the Route Murmansk-Vladivostok-Shanghai (China) / V.M. Samuilov [and others]. – Text : directly // Transportation Research Procedia. – 2022. – № 61. – pp. 46-53. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.008.

272. Emberger, G. National Transport policy in Austria – from its beginning till today / G. Emberger. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – № 9 (6). – pp. 1-16.

273. Emberger, G., May, A.D. Challenges in the development of national policies on transport / G. Emberger, A.D. May. – Text : direct // European Transport Research Review. – 2017. – № 9 (55). – pp. 1-8.

274. Gilmour, J.G. Icebreaker Operations in the Arctic Ocean / J.G. Gilmour. – Text : direct // Journal of Military and Strategic Studies. – 2018. – Volume 18, Issue 3. – pp. 16-30.

275. Godzimirski, J., Sergunin, A. Russian Expert and Official Geopolitical Narratives on the Arctic: Decoding Topical and Paradigmatic DNA / J. Godzimirski, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2020. – Vol. 11. – pp. 22-46. DOI: http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v11.1350.

276. Gunnarsson, B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping / B. Gunnarsson. – Text : direct // Marine Policy. – 2021. – Vol. 124. – pp. 1-8. DOI: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104369.

277. Gunnarsson, B., Moe, A. Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges / B. Gunnarsson, A. Moe. – Text : direct // Nordic Scholarly Publishing. – 2021. – Vol. 12. – pp. 4-30. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v12.2614.

278. Key barriers to the commercial use of the Northern Sea Route: View from China with a fuzzy DEMATEL approach / Z. Wan, A. Nice, J. Chen, J. Ge, C. Zhang, Q. Zhang. – Text : direct // Ocean and Coastal Management. – 2021. – Vol. 208. – pp. 1-10. – DOI: https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105630.

279. Kikkert, P., Lackenbauer, P.W. Canada's Arctic and Northern Policy Framework: A roadmap for the Future? Briefing Note / P. Kikkert, P.W. Lackenbauer. – Text : direct // Arctic Yearbook. – 2019. – pp. 1-10.

280. Lackenbauer, P.W., Sergunin, A. Canada and Russia's Defence Strategies in the Arctic: A Comparative Analysis / P.W. Lackenbauer, A. Sergunin. – Text : direct // Arctic Review on Law and Politics. – 2022. – Vol. 13. – pp. 232-257. DOI: https://doi.org/10.23865/arctic.v13.3243.

281. Liu, M., Kronbak, J. The potential economic viability of using the Northern Sea Route (NSR) as an alternative route between Asia and Europe / M. Liu, J. Kronbak. – Text : direct // Journal of Transport Geography. – 2010. – Vol. 18, № 3. – pp. 434–444.

282. Liu, N., Solski, J.J. The Polar Silk Road and the future governance of the Northern Sea Route / N. Liu, J.J. Solski. – Text : direct // Leiden Journal of International Law. – 2022. – № 35. – pp. 854-855.

283. Liu, X., Dijk, M. How more data reinforces evidence-based transport policy in the Short and Long-Term: Evaluating a policy pilot in two Dutch cities / X. Liu, M. Dijk. – Text : direct // Transport Policy. – 2022. – № 128. – pp. 166-178.

284. Lynch, A.H., Norchib, Ch.H., Li, X. The interaction of ice and law in Arctic marine accessibility / A.H. Lynch, Ch.H. Norchib, X. Li. – Text : direct // Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS). – 2022. – № 119 (26). – pp. 1-3. DOI: https://doi.org/10.1073/pnas.2202720119.

285. Mackie, P., Worsley, T., Eliasson, J. Transport appraisal revisited / P. Mackie, T. Worsley, J. Eliasson. – Text : direct // Research in Transportation Economics. – 2014. – № 47 (1). – pp. 1-18.

286. Mackinder, X.J. Geographical pivot of history / X.J. Mackinder. – Text : direct // The Geographical Journal. – Vol. 170, № 4. – pp. 298-321.

287. Maritime Ship Traffic in the Central Arctic Ocean High Seas as a Case Study with Informed Decisionmaking / ed. by P.A. Berkman, A.N. Vylegzhanin, O.R. Young, D. Balton, O. Ovretveit. – Text : direct // Building Common Interests in the

Arctic Ocean with Global Inclusion. – Springer Nature Switzerland, 2022. – pp. 321-346. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-89312-5_24.

288. Moe, A. The Northern Sea Route: Smooth Sailing Ahead? / A. Moe. – Text : direct // Strategic Analysis. – 2014. – № 38 (6). – pp. 784-802. DOI: https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952940.

289. Moe, A. A new Russian policy for the Northern sea route? State interests, key stakeholders and economic opportunities in changing times / A. Moe. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10 (2). – pp. 209-227. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799611.

290. Moe, A. Russian Policies for Development of the Northern Sea Route: An Assessment of Recent Developments and Implications for International Users / A. Moe. – Text : direct // The Arctic in World Affairs: Will Great Power Politics Threaten Arctic Sustainability? Korean Maritime, Institute. – 2020. – pp. 199–208.

291. Navigation in the Northern Sea Route: interaction of Russian and international applicable law / A.N. Vylegzhanin, I. Bunik, E. Torkunova, E. Kienko. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 285-302. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404.

292. Peeters, C., Webers, H. Transport policy that works: how to decide? / C. Peeters, H. Webers. – Text : direct // International Journal of Transport Economics. – 2007. – pp. 179–195.

293. Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route / A.E. Shaparov, F.K. Sokolova, A.K. Magomedov, J. Bhagwat. – Text : direct // Polar Record. – 2022. – № 58 (4). – pp. 1-14.

294. Russian Enterprises in the Spring of 2022: Adapting to the New Wave of Sanctions and Views on the ESG Agenda / D.B. Kuvalina, Yu.V. Zinchenkoa, P.A. Lavrinenkoa, Sh.Sh. Ibragimova. – Text : direct // Studies on Russian Economic Development. – 2022. – Vol. 33, № 6. – pp. 697-706.

295. Sanctions or sea-ice: Costs of closing the Northern Sea Route / M.A. Goldstein, A.H. Lynch, X. Li, C.H. Norchi. – Text : direct // Finance Research Letters. – 2022. – № 50. – pp. 1-18.

296. Schach, M., Madlener, R. Impacts of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics / M. Schach, R. Madlener. – Text : direct // Energy Policy. – 2018. – № 122. – pp. 438-448. DOI: https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.07.009.

297. Sergunin, A., Konyshev, V. Forging Russia's Arctic strategy: actors and decision-making / A. Sergunin, V. Konyshev. – Text : direct // The Polar Journal. – 2019. – № 9 (6). – pp. 1-19. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618549.

298. Sergunin, A., Gjørv, H.G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors / A. Sergunin, H.G. Gjørv. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – № 10. – pp. 251-272. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1799613.

299. Sur, J.M., Kim, D.J. Multi criteria evaluation of beneficial effect of commercializing Northern Sea Route on Europe and Asia countries / J.M. Sur, D.J. Kim. – Text : direct // The Asian Journal of Shipping and Logistics. – 2020. – № 36 (4). – pp. 1-9.

300. The Key driving forces for Geo-economic relationships between China and ASEAN countries / S. Wang [et al]. – Text : direct // Sustainability. – 2017. – № 9. – pp. 1-20.

301. The Northern Sea Route Development: The Russian Perspective / V. Erokhin, V. Konyshhev, A Sergunin, G. Tianming. – Text : direct // Arctic Maritime Logistics. – pp. 282-303. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-92291-7_15.

302. Tianming, G., Erokhin, V. China-Russia research and education collaboration in the Arctic: opportunities, challenges and gaps / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, Issue 1. – pp. 188-207. DOI: https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1889837.

303. Tianming, G., Erokhin, V. How Russia's New Vision of Territorial Development in the Arctic Can Boost China-Russia Economic Collaboration / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : direct // Arctic Yearbook 2021. – pp. 1-28.

304. Todorov, A.A. Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective / A.A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2020. – Vol. 10, № 2. – pp. 322-333. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799615.

305. Todorov, A.A. Russia's implementation of the Polar Code on the Northern Sea Route / A.A. Todorov. – Text : direct // The Polar Journal. – 2021. – Vol. 11, № 1. – pp. 30-42.

306. Zamiatina, N.Yu. Igarka as a Frontier: Lessons from the Pioneer of the Northern Sea Route / N.Yu. Zamiatina. – Text : direct // Journal of Siberian Federal University. Humanities & Social Sciences. – 2020. – № 13 (5). – pp. 783-799.

307. Zazou, Z.A. Citizens' participation in financing national projects / Z.A. Zazou. – Text : direct // Review of Economics and Political Science. – 2020. – 21 p. DOI: 10.1108/REPS-10-2019-0131.

308. Zhang, Y., Cheng, L. The role of transport infrastructure in economic growth: Empirical evidence in the UK / Y. Zhang, L. Cheng. – Text : direct // Transport Policy. – 2023. – № 133. – pp. 223-233.

309. Zhao, B., Wang, N., Wang, Y. The role of different transportation modes in China's national economy: An input–output analysis / B. Zhao, N. Wang, Y. Wang. – Text : direct // Transport policy. – 2022. – № 127. – pp. 92-102.

Electronic Resources

310. 890 million rubles from the state budget for the construction of a gas carrier for the Arctic LNG-2 project – Text : electronic // Information and analytical agency "SeaNews" : [website]. – URL: https://seanews.ru/2021/12/13/890-mln-rublej-iz-gosbjudzheta-na-stroitelstvo-gazovoza-dlja-proekta-arktik-spg-2/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

311. Norilsk Nickel will postpone the implementation of major projects due to problems with suppliers. – Text : electronic // Expert : [website]. – URL: https://expert.ru/2023/01/24/norilskiy-nikel-otlozhit-realizatsiyu-krupnykh-proyektov-iz-za-problem-s-postavschikami/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

312. Olifirova, E.V. In 2021-2024, investments in the Morning terminal of the Arctic LNG-2 project will amount to more than 125 billion rubles / E.V. Olifirova. – Text : electronic // Neftegaz.EN : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/195206-v-2021-2024-gg-investitsii-v-terminal-utrenniy-proekta-arktik-spg-2-sostavyat-bolee-125-mlrd-rub/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

313. Olifirova, E.V. Putin signed a decree on the creation of the Russian operator of the Sakhalin-1 project / E.V. Olifirova. – Text : direct // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/gosreg/753652-v-putin-podpisal-ukaz-o-sozdanii-novogo-operatora-proekta-sakhalin-1/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

314. Olifirova, E.V. India continues to consider joining the Vostok Oil Rosneft project / E.V. Olifirova. – Text : electronic // Neftegaz.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/709948-indiya-prodolzhaet-rassmatrivat-vkhozhdenie-v-proekt-vostok-oyl-rosnefti / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

315. Analytics. – Text : electronic // Communication holding “Minchenko Consulting” : [website]. – URL: https://minchenko.ru/analitika/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

316. Analytical base “Orders for the construction of ships at the shipyards of the Russian Federation: Results of 2022-2023”. – Text : electronic // InfoLine News Agency : [website]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

317. Analytical report “Analysis of existing international transport corridors passing through the territories of Member States”. – Text : electronic // Eurasian Economic Commission : [website]. – URL: https://eec.eaeunion.org/comission/department/transport/info.php (accessed: 01.03.2023).

318. Analytical report on the topic “Analysis of the global transport services market in order to develop recommendations for the introduction of successful best practices and best international practices into the Eurasian Economic Union”. – Text : electronic // Department of Transport and Infrastructure : [website]. – URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/transportnaya_politika/Documents/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B0%20%D0%BF%D0%BE%20%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D1%83%20%D0%BC%D0%B5%D0%B6%D0%B4%D1%83%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%BE%D0%B4%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE%20%D0%BE%D0%BF%D1%8B%D1%82%D0%B0.docx (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

319. Arctic LNG – 2. – Text : electronic // NefteGas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/tech-library/pererabotka-nefti-i-gaza/451663-arktik-spg-2/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

320. The Arctic Economic Council (APEC) will ask the RSPP to consider the NPP Investment Protocol. – Text : electronic // Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs : [website]. – URL: https://rspp.ru/events/news/arkticheskiy-ekonomicheskiy-sovet-aes-poprosit-rspp-rassmotret-investitsionnyy-protokol-aes-60d600803ba51/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

321. Baynazarov, E. Northern Lights: The Northern Sea Route attracted companies from Scandinavia and Asia / E. Baynazarov. – Text : electronic // Izvestia : [website]. – URL: https://iz.ru/917088/elnar-bainazarov/severnoe-sliianie-sevmorput-privlek-kompanii-skandinavii-i-azii (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

322. Bekbulatova, T. Lobbyists and decision makers – how it works in Russia / T. Bekbulatova. – Text : electronic // Time and Money : [website]. – URL: https://www.e-vid.ru/zakon-i-pravo/250219/lobbisty-i-reshaly-kak-eto-ustroeno-v-rossii (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

323. Belkomur: a long-standing major project of the Russian Federation for 250 billion rubles may resume in the near future. – Text : electronic // Yandex. Zen :

[website]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/belkomur-davnii-krupnyi-proekt-rf-za-250-mlrd-rub-mojet-vozobnovitsia-v-blijaishee-vremia-5fe59875ba62db3e3800f1d7 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

324. Bobrova, Yu.V. The Northern Sea Route: the national legal regime in a changing international context / Yu.V. Bobrova. – Text : electronic // INF : [website]. – URL: https://russiancouncil.ru/activity/policybriefs/severnyy-morskoy-put-natsionalnyy-pravovoy-rezhim-v-menyayushch/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

325. Bulletin of the Audit Chamber No. 6 (295) 2020 "Implementation of national projects". – Text : electronic // Accounts Chamber of the Russian Federation : [website]. – URL: https://ach.gov.ru/upload/iblock/61e/61ee9a116b8b7b494c074d0def5f4a1b.pdf accessed: 01.03.2023). [in Russian].

326. The Main Directorate of the Northern Sea Route has been established in Rosatom. – Text : electronic // Rosatom : [website]. – URL: https://www.akm.ru/press/v_rosatome_sozdano_glavnoe_upravlenie_severnogo_morskogo_puti / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

327. The Directorate of the Northern Sea Route explained the lack of applications for international transit. – Text : electronic // IA Krasnaya Vesna : [website]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

328. There are plans to build a polar railway to Indiga in the Nenets District. – Text : electronic // Dvina Segodnya : [website]. – URL: https://dvinatoday.ru/fund/v-nenetskom-okruge-khotyat-postroit-polyarnuyu-zheleznuyu-dorogu-do-indigi/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

329. In Pomerania, the public-private partnership Center accompanies the implementation of 19 projects. – Text : electronic // DvinaNews online publication : [website]. – URL: http://dvinanews.ru/-d6y6ws4v (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

330. Russia is critically short of a fleet. – Text : electronic // Marine news of Russia : [website]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/95648 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

331. Vladimir Panov, Rosatom's Special Representative for Arctic Development: “We are experiencing a historic stage in the development of the Northern Sea Route”. – Text : electronic // Atomic Energy : [website]. – URL: https://www.atomicenergy.ru/interviews/2021/05/26/114221?utm_source=%20yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fn%20ews%2Fs (accessed 01.03.2023). [in Russian].

332. The Komi authorities believe that the region has the potential to fill 10% of the Northern Sea Route with cargo. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11046917 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

333. VEB will terminate the trust management of SPV companies for vessels for Arctic LNG-2. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/business/827731 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

334. Vyakhireva, N. Dialogue with Russia in the Arctic on pause / N. Vyakhireva. – Text : electronic // INF : [website]. – URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/dialog-s-rossiey-v-arktike-na-pauze / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

335. Ilya Gudkov, General Director of the Federal State Institution “Rostransmodernization”, took part in the round table “Improving business efficiency. Opportunities for growth” – Text : electronic // Federal state Institution “Directorate of the State Customer for the implementation of complex projects for the development of transport infrastructure” : [website]. – URL: https://ppp-transport.ru/event/arhiv-sobytij/2017/generalnyy-direktor-fku-rostransmodernizatsiya-ily240 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

336. The head of the Ministry of Regional Development of the Russian Federation: cargo turnover along the Northern Sea Route may exceed 90 million tons in

2024 if the companies' plans are fulfilled. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/interview/835902 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

337. The main department of the NSR of Rosatom. 34.034 million tons of cargo transported along the Northern Sea Route in 2022. – Text : electronic // SMP Administration : [website]. – URL: https://nsr.rosatom.ru/en/company/news/?ELEMENT_ID=165497 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

338. Ognennoy, the Northern Sea Route: what does the coming day have in store for us? / O. Ognennaya. – Text : electronic // Korabel.ru : [website]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/severnyy_morskoy_put_chto_den_gryaduschiy_nam_gotovit_2.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

339. Yearling, L. The Baltic plant begins to sue the Finnish Wartsila for 5 million euros / L. Yearling. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2022/11/23/951830-baltiiskii-zavod-trebuet-wartsila (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

340. Goncharenko, S.S., Prokofieva, T.A., Sergeev, V.I. The leading role of Russia in the formation of the northern zone of Eurasian international transport corridors: “The Northern Sea Route – Yenisei – the North Russian Eurasian Highway – Transsib” / S.S. Goncharenko, T.A. Prokofieva, V.I. Sergeev. – Text : electronic // HSE publications : [website]. – URL: https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/folder/ey4jhchi6d/direct/74381713 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

341. Gorokhova, A. Arctic Suez 2.0 is impossible. And it is unprofitable for Russia / A. Gorokhova. – Text : electronic // Expert. – 2021. – No. 15. – pp. 18-19. – URL:https://expert.ru/expert/2021/15/arkticheskiy-suets-20-nevozmozhen-i-nevygoden-rossii / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

342. Gorokhova, A. The development of the Northern Sea Route is a legal and economic dilemma / A. Gorokhova. – Text : electronic // Expert : [website]. – URL:

https://expert.ru/expert/2022/35/razvitiye-sevmorputi-eto-pravovaya-i-ekonomicheskaya-dilemma / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

343. State investments in Yamal LNG amounted to about 100 billion rubles. – Text : electronic // LNG Congress Russia : [website]. – URL: https://www.lngrussiacongress.com/news/gosudarstvennyie-investitsii-v-yamal-spg-sostavili-poryadka-100-mlrd-rubley (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

344. The State Expertise approved the project of the Northern Latitudinal Course. – Text : electronic // Yamal-Media : [website]. – URL: https://yamal-media.ru/news/gosekspertiza-odobrila-proekt-severnogo-shirotnogo-hoda (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

345. Greenland is interested in investments from any region of the world. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/business/351757 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

346. Cargo forecasts of some Arctic projects are overstated and are not provided with a transport component – expert (head of the company “Gekon”, leading researcher of IMEMO RAS Mikhail Grigoriev). – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/343810/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

347. Cargo turnover of Russian seaports in 2021 increased by 1.7%. – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/323885 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

348. Cargo traffic through the NSR may reach 90 million tons by 2024, and reach 216 million tons by 2030 – the Ministry of Regional Development. – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/343735 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

349. The Governors proposed to expand the Northern Sea Route from St. Petersburg to Vladivostok. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/business/31/03/2021/60630b3e9a79478dd10d80cf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

350. All six icebreakers that the company and Rosatom State Corporation are planning to build at their own expense, operating in the Arctic today, can become diesel. – Text : electronic // Taimyr Telegraph : [website]. – URL: https://ttelegraf.ru/news/nornikel-i-rosneft-peresmatrivayut-plany-po-stroitelstvu-ledokolov-na-szhizhennom-gaze / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

351. Dmitrieva, I. The role of the Yenisei – Northern Sea Route transport system in the development of the Siberian timber industry / I. Dmitrieva. – Text : electronic // LesPromInform : [website]. – URL: https://lesprominform.ru/jarticles.html?id=5659 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

352. Report on the implementation of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030. Reporting period: 2021. – Text : electronic // Ministry of Transport of the Russian Federation : [website]. – URL: https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

353. The road to the Northern Sea Route. – Text : electronic // Gazeta Respublika : [website]. – URL: http://respublika11.ru/2017/09/09/doroga-k-severnomu-morskomu-puti / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

354. The development of the pre-project documentation of the Indigo railway has been completed. – Text : electronic // RZD-Partner : [website]. – URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zavershena-razrabotka-predproektnoy-dokumentatsii-zheleznoy-dorogi-na-indigu / (accessed 01.03.2023). [in Russian].

355. Zakvasin, A., Komarov, E. “Aspires to become a maritime hub”: how Turkey plans to build a canal bypassing the Bosphorus / A. Zakvasin, E. Komarov. – Text : electronic // RT in Russian : [website]. – URL: https://russian.rt.com/world/article/850438-erdogan-kanal-stambul-montryo (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

356. Zamyatina, N. The future of Russian Arctic urbanization: interview of a specialist in the field of socio-economic geography N. Zarubina for RANEPA / N. Zamyatina // RANEPA : [website]. – URL: https://urban.ranepa.ru/intervyu/nadezhda-

zamyatina-1/budushchee-rossiyskoy-arkticheskoy-urbanizatsii-/?sphrase_id=6789 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

357. An investment accelerator has been launched to support investment projects under the Far Eastern and Arctic Concession program. – Text : electronic // National PPP Center : [website]. – URL: https://pppcenter.ru/press-tsentr/novosti/zapushchen-investitsionnyy-akselerator-dlya-soprovozhdeniya-proektov-v-ramkakh-programmy-dalnevostoch / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

358. Ignatieva, A. Cargo turnover on the NSR in 2021 reached 34.85 million tons / A. Ignatieva. – Text : electronic // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/720501-gruzooborot-po-smp-v-2021-g-dostig-34-85-mln-t / (date of appeal: 01.03.2023). [in Russian].

359. Due to sanctions, the new icebreaker Norilsk Nickel will be without an LNG engine. – Text : electronic // The day before.EN : [website]. – URL: https://www.nakanune.ru/news/2022/07/22/22667515 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

360. Foreign shareholders of Arctic LNG-2. – Text : electronic // Central Dispatch Control of the fuel and energy complex : [website]. – URL: https://www.cdu.ru/tek_russia/articles/1/669 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

361. Information materials for the Report of the Head of the Republic of Karelia on the results of the activities of the Government of the Republic of Karelia in 2020. – Text : electronic // Official Internet portal of the Republic of Karelia : [website]. – URL: https://gov.karelia.ru/informatsionnye-materialy-k-otchetu-glavy-rk-o-rezultatakh-deyatelnosti-pravitelstva-rk/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

362. Information on the execution of the federal budget. – Text : electronic // Ministry of Finance of Russia : [website]. URL: https://minfin.gov.ru/ru/statistics/fedbud/execute?id_57=80042-informatsiya_ob_ispolnenii_federalnogo_byudzheta (accessed: 01.03.2023).

363. Istomin, A.V. The role of the Northern Sea Route in the economic development and development of the northern territories / A.V. Istomin. – Text :

electronic // The North is industrial. ID “Helion” : [website]. – URL: https://helion-ltd.ru/rolofsevmorput / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

364. Final public resolution on the socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation for 2020. – Text : electronic // XII International Forum “The Arctic: present and future” : [website]. – URL: http://www.forumarctic.com/rezolution-2020.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

365. The Cabinet of Ministers has expanded access to preferential loans for investors in the Far East and the Arctic. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/kabmin_rasshiril_dostup_k_lgotnym_kreditam_dlya_investorov_na_dalnem_vostoke_i_v_arktike / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

366. Kaverin, D. Deputy Chairman of the Security Council Medvedev said about the difficulties in the construction and commissioning of icebreakers / D. Kaverin. – Text : electronic // Газета.ги : [website]. – URL: https://www.gazeta.ru/social/news/2022/11/18/19068289.shtml (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

367. How to build underwater gas pipelines. – Text : electronic // Gazprom Informatorium : [website]. – URL: http://www.gazprominfo.ru/articles/undersea-tubes / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

368. Karelia wants to include the White Sea Canal in the Northern Sea Route. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/6896140 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

369. Karskomur: from Vorkuta to the sea is a promising railway project. – Text : electronic // Yandex. Zen. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/karskomur-ot-vorkuty-k-moriu--perspektivnyi-jeleznodorojnyi-proekt-6121d18984456f3ce5b3494b (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

370. Koval, I. Without a competition, the level of preparation of documents and preliminary study of projects remains low / I. Koval. – Text : electronic // Russian

Business Newspaper : [website]. – URL: https://rg.ru/2015/04/14/partnerstvo.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

371. Integrated development of the Murmansk transport hub. – Text : electronic // FKU "ROSTRANSMODERNIZATION" : [website]. – URL: https://ppp-transport.ru/o-retu/proekty-retu/kompleksnoe-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

372. Koroleva, A. The IMF stunned the forecast for Russia / A. Koroleva. – Text : electronic // Expert : [website]. – URL: https://expert.ru/2023/01/31/mvf-poveril-v-rossiyu / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

373. The year-round Sevmorput is recognized as a strategic project of the state. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

374. Kudiyarov, S. Container is afraid of cold / S. Kudiyarov. – Text : electronic // Expert : [website]. – 2020. – No. 45. – pp. 18-19. – URL: https://expert.ru/expert/2020/45/kontejner-boitsya-stuzhi / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

375. Kuznetsov, V. Turkey is laying a new shipping channel to the Black Sea, NATO remains with the nose / V. Kuznetsov. – Text : electronic // Ukraine : [website]. – URL: https://ukraina.ru/exclusive/20190523/1023663284.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

376. Levitin, I.E. State policy of the Russian Federation in the field of transport / I.E. Levitin. – Text : electronic // The State Duma of the Russian Federation : [website]. – URL: http://federalbook.ru/files/FS/Soderjanie/FS-19/IV/Levitin.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

377. Litova, A. Russia is actively updating its fleet: by 2035 it is planned to build more than 1,000 new vessels / A. Litova. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL:

https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyaet-flot (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

378. The marine fleet of domestic companies. – Text : electronic // Marine news of Russia : [website]. – URL: http://www.morvesti.ru/analitika/1689/90465 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

379. The Maritime Silk Road as part of China's Development strategy. – Text : electronic // InVoen info : [website]. – URL: https://invoen.ru/analitika/morskoj-shelkovyj-put-strategi-razvitiya-kitaya / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

380. The Murmansk transport hub has entered the Arctic development strategy. – Text : electronic // Transport Safety Formula : [website]. – URL: https://fbt.llc/novosti/мурманский-транспортный-узел-вошел-в.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

381. Murmansk transport hub. – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/investment_projects/47/r2/s1 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

382. Prospects for infrastructure projects were discussed at the Arctic Economic Council round table. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/na-kruglom-stole-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-obsudili-perspektivy-infrastrukturnykh-proekto-32382/?sphrase_id=2021480 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

383. 1.8 trillion rubles will be allocated for the program of the Northern Sea Route – Putin. – Text : electronic // IA Krasnaya Vesna : [website]. – URL: https://rossaprimavera.ru/news/505418f0 (date of application: 01.03.2023). [in Russian].

384. About the State Commission for the Development of the Arctic. – Text : electronic // State Commission for the Development of the Arctic : [website]. – URL: https://arctic.gov.ru/about-us-overall / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

385. About the Belkomur project. – Text : electronic // GoArtic : [website]. – URL:

http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:rWzsFE6decUJ:www.belkomur.com/belkomur/2.php+&cd=2&hl=ru&ct=clnk&gl=ru (accessed 01.03.2023). [in Russian].

386. The volume of cargo exported through the port of Sabetta doubled in 2019. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7565197 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

387. The volume of investments of the TOP "Capital of the Arctic" for the first year of operation amounted to 55 billion rubles. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/11368651 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

388. Onega Shipbuilding and Ship Repair Plant will receive infrastructure support in the amount of more than 200 million rubles. – Text : electronic // "Republic" : [website]. – URL: http://rk.karelia.ru/ekonomika/onezhskij-sudostroitelno-sudoremontnyj-zavod-poluchit-infrastrukturnuyu-podderzhku-na-summu-bolee-200-mln-rublej / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

389. The amount of investments in the Northern Sea Route until 2024 has been determined. – Text : electronic // Rambler Finance : [website]. – URL: https://finance.rambler.ru/economics/42017202/?utm_content=finance_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

390. Official website of the Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

391. Official website of the FSBI "Administration of the Northern Sea Route". – Text : electronic // Administration of the Northern Sea Route : [website]. – URL: http://www.nsra.ru/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

392. Stopping the project of the Northern Latitudinal Course will hit the Ural industry. – Text : electronic resource // The day before.EN : [website]. – URL: https://www.nakanune.ru/articles/119887 / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

393. The opening of the winter route along the NSR as a reason for a geopolitical conflict. – Text : electronic // Yandex. Zen : [website]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/id/5e4f86544208631185474d28/otkrytie-zimnego-marshruta-po-smp-kak-povod-dlia-geopoliticheskogo-konflikta-60641665f57165397e092d8c (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

394. The first stage of the Arctic LNG-2 will be towed in 2023, Novatek said [Electronic resource] // RIA Novosti. – 2022. – URL: https://ria.ru/20220906/arktik-1814708340.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

395. Transportation along the Northern Sea Route has broken a new record. – Text : electronic // Rossiyskaya Gazeta : [website]. – URL: https://www.rosatom.ru/journalist/news/-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2021-godu-sostavil-okolo-35-mln-tonn / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

396. Petrova, N. New sanctions against Russia: what they will change / N. Petrova. – Text : electronic // News.ru : [website]. – URL: https://news.ru/economics/novye-sankcii-protiv-rossii-chto-oni-izmenyat / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

397. Politburo 2.0 and the anti-establishment wave. – Text : electronic // Communication holding “Minchenko Consulting” : [website]. – URL: https://minchenko.ru/netcat_files/userfiles/PB_2.0_I_ANTIISTEBLIShMENTNAYa_VOLNA_04.06.19_LAST.pdf (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

398. The port of Arkhangelsk should become a key element of the NSR, Tsybulsky said. – Text : electronic // RIA Novosti : [website]. – URL: https://ria.ru/20220722/arkhangelsk-1804253021.html (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

399. Potanin spoke about the impact of personal sanctions on Norilsk Nickel. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/business/05/07/2022/62c32d3c9a7947181d8e9978 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

400. The Russian Government has developed a plan for the development of the Northern Sea Route. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/pravitelstvo_rossii_razrabotalo_plan_razvitiya_severnogo_morskogo_puti / (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

401. The Government of the Russian Federation plans to update the Belkomur railway line project by 2023. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/pravitelstvo-rf-k-2023-g-planiruet-aktualizirovat-proekt-zh-d-linii-belkomur (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

402. Press conference of Yuri Trutnev and Alexander Kozlov on the topic "Development of the Arctic zone of the Russian Federation: new preferences for business" (TRANSCRIPT). – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/26952/?sphrase_id=1418492 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

403. Problems and prospects of development of the Northern Sea Route as an element of the unified Arctic transport system. – Text : electronic // Roscongress. Analytical Department of the Staff of the Federation Council : [website]. – URL: https://roscongress.org/materials/problemy-i-perspektivy-razvitiya-severnogo-morskogo-puti-kak-elementa-edinoy-arkticheskoy-transportn / (accessed 01.03.2023).

404. Arctic LNG-2 project. Text - electronic // Novatek : [website]. – URL: https://www.novatek.ru/ru/business/arctic-lng / (accessed 01.03.2023).

405. Length and characteristics of public roads (since 2006). 2012-2021 – Text : electronic // Federal State Statistics Service : [website]. – URL: https://rosstat.gov.ru /search?q=Length_of+highways+public+roads+by+subjects+Russian+Federation+2012-2020+years.&date_from=&content=on&date_to=&search_by=all&sort=relevance (accessed 01.03.2023).

406. Pyatin, A. Norilsk Nickel paid a record fine for an environmental disaster in the Arctic / A. Pyatin. – Text : electronic // Forbes : [website]. – URL:

https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/423055-nornikel-vyplatil-rekordnyy-shtraf-za-ekologicheskuyu-katastrofu-v-arktike (accessed 01.03.2023).

407. Five Chinese companies may withdraw from the Arctic LNG-2 project. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/news/2022/05/22/923069-arktik-spg-2 (accessed: 01.03.2023).

408. Development of the Arctic zone of Russia and the main challenges for its development. – Text : electronic // Regnum : [website]. – URL: https://regnum.ru/news/economy/2407690.html (accessed: 01.03.2023).

409. Development of the marine economy in China (White Paper). – Text : electronic // Russian.China.org.cn : [website]. – URL: http://russian.china.org.cn/government/archive/baipishu/txt/2002-06/10/content_2032960.htm (accessed: 01.03.2023).

410. Distribution of responsibilities between Deputy Prime Ministers. – Text : electronic // Portal of the Russian Government : [website]. – URL: http://government.ru/gov/responsibilities / (accessed: 01.03.2023).

411. The implementation of infrastructure projects in the Arctic will help the mechanism of the Far Eastern concession – expert. – Text: electronic // PrimaMedia : [website]. – URL: https://primamedia.ru/news/1159262 / (accessed: 01.03.2023).

412. Rekhova, A.S., Vorotnikov, A.M. Public-private partnership − an actual mechanism for the development of the Arctic zone of the Russian Federation / A.S. Rekhova, A.M. Vorotnikov. – Text : electronic // INFRA–M Scientific Publishing Center. – URL: https://naukaru.ru/temp/2ae0be6c28e49a28cedb41c643813dc9.pdf (accessed: 01.03.2023).

413. Rosmorrechflot has authorized TULOMA Marine Terminal LLC to build a bulk cargo terminal in the port of Murmansk. – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/319917 / (accessed: 01.03.2023).

414. RSPP took part in the meeting of the Arctic Economic Council at the WEF-2022. – Text : electronic // Russian Union of Industrialists and Entrepreneurs :

[website]. – URL: https://rspp.ru/events/news/rspp-prinyal-uchastie-v-zasedanii-arkticheskogo-ekonomicheskogo-soveta-na-vef2022-63242e6a4bd39/ (accessed: 01.03.2023).

415. Ryabov, K. Delays and successes. The program for the construction of icebreakers pr. 22220 / LK-60YA / K. Ryabov. – Text : electronic // Military review : [website]. – URL: https://topwar.ru/205744-zaderzhki-i-uspehi-programma-stroitelstva-ledokolov-pr-22220-lk-60ja.html (accessed: 01.03.2023).

416. Svintsova, E. NOVATEK will replace the main foreign contractors of the Arctic LNG-2 project / E. Svintsova. – Text : electronic // NefteGas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Oborudovanie/745192-novatek-zamenit-osnovnykh-inostrannykh-podryadchikov-proekta-arktik-spg-2 / (accessed: 01.03.2023).

417. Svintsova, E. The project of the Indiga port on the shore of the Barents Sea will begin to be implemented in 2023 / E. Svintsova. – Text : electronic // NefterGas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/741684-proekt-porta-indiga-na-beregu-barentseva-morya-nachnut-realizovyvat-v-2023-godu/ (accessed: 01.03.2023).

418. The Northern Sea Route. Results of 2020 – Text : electronic // ROSATOM : [website]. – URL: https://arctic.gov.ru/wp-content/uploads/2021/02/2020.pdf (accessed: 01.03.2023).

419. The Northern Sea Route. Development based on the principle of three S: save, sustainability, smart. – Text : electronic // Public Council of the SMP : [website]. – URL: https://business-magazine.online/fn_54043.html (accessed: 01.03.2023).

420. The Northern Sea Route: history, regions, projects, fleet and fuel supply: in 3 volumes / edited by A. Klementyev. – Text : electronic. – Moscow: Moscow School of Management. SKOLKOVO. – Vol. 3. – 2020. – 105 p. – URL: https://sk.skolkovo.ru/storage/file_storage/6bf9fd0f-c490-4338-b280-8375412a78f1/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol3.pdf (accessed: 01.03.2023).

421. Sigachev, S. The Northern Sea Route as a national and international transport communication / S. Sigachev. – Text : electronic // Engineering protection :

[website]. – URL: https://territoryengineering.ru/infrastrukturnaya-revolyutsiya/severnyj-morskoj-put-kak-natsionalnaya-i-mezhdunarodnaya-transportnaya-kommunikatsiya / (accessed: 01.03.2023).

422. Mass media: Trump intends to annex Greenland to the USA. – Text : electronic // Vesti.ru : [website]. – URL: https://www.vesti.ru/amp/article/2446448 (accessed: 01.03.2023).

423. Meeting on the development of the Northern Sea Route. – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/news/40660/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

424. Meeting on the development of the Arctic zone. – Text : electronic // President of Russia : [website]. – URL: http://kremlin.ru/events/president/news/68188 (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

425. The composition of the State Commission for the Development of the Arctic as amended by Government Decree No. 1584-R. dated June 16, 2022 – Text : electronic // The Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/info/45982/ (accessed: 01.03.2023).

426. Bid for the White Sea-Baltic Canal. – Text : electronic // SeaNews Information and Analytical Agency : [website]. – URL: https://seanews.ru/2022/06/28/ru-stavka-na-belomorsko-baltijskij-kanal/ (accessed: 01.03.2023).

427. Transcript of the eighteenth (special) meeting of the Expert Club “Region”. – Text : electronic // Expert Club “Region” : [website]. – URL: https://club-region.ru/stenogramma-vosemnadtsatogo-spetsialnogo-zasedaniya-ekspertnogo-kluba-region/ (accessed: 01.03.2023). [in Russian].

428. Stotsky, A. Arctic today: the main settlements in the Arctic have been identified – they will be provided with state support / A. Stotsky. – Text : electronic // GoArctic : [website]. – URL: https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-opredeleny-opornye-naselennye-punkty-v-arktike-im-budet-okazana-gospodderzhka/ (accessed: 01.03.2023).

429. Construction of the Kolyma–Anadyr road section will begin this year. – Text : electronic // Колыма.ги : [website]. – URL: https://kolyma.ru/index.php?newsid=104677 (accessed: 01.03.2023).

430. Audit Chamber: the growth of freight traffic on the NSR to 80 million tons may not be achieved by 2024. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/7506115 (accessed: 01.03.2023).

431. The United States confiscated Iranian oil in a Russian tanker in Greece. Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/world/842618 (accessed 01.03.2023).

432. Transport system of Russia. – Text : electronic // Plants.rf : [website]. – URL: https://заводы .rf/publication/transportnaya-sistema-rossii#morskoy-transport (accessed: 01.03.2023).

433. Falyakhov, R. Billions to the Arctic: how Russia is laying the Northern Sea Route / R. Falyakhov. – Text : electronic // Gazeta.ru : [website]. – URL: https://www.gazeta.ru/business/2020/10/21/13327603.shtml (accessed 01.03.2023).

434. French and Japanese companies may freeze investments in Arctic LNG-2. – Text : electronic // Kommersant : [website]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/5280413 (accessed: 01.03.2023).

435. Chekunkov, A. The head of the Ministry of Regional Development – about Russia in the epicenter of the world fault / A. Chekunov. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/opinions/business/30/08/2022/630c8a059a79476653b31863?from=from_main_2 (accessed 01.03.2023).

436. What is the danger of the ban on insurance of tankers with Russian oil. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/economics/02/06/2022/629769549a79473ee1336696?from=column_12 (accessed 01.03.2023).

437. Yuri Trutnev spoke at a meeting of the Federation Council during the government hour. – Text : electronic // Government of Russia : [website]. – URL: http://government.ru/news/43443/ (accessed 01.03.2023).

438. Japan has confirmed that it will remain in the Sakhalin-1 projects and Sakhalin-2. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/business/844990 (accessed: 01.03.2023).

439. Baker Hughes withdraws engineers from the Yamal LNG and Sakhalin-2 projects. – Text : electronic // BFM : [website]. – URL: https://www.bfm.ru/news/502380 (accessed: 01.03.2023).

440. Daewoo Shipbuilding cancelled the order for the construction of tankers for Arctic LNG-2. – Text : electronic // RosBalt : [website]. – URL: https://m.rosbalt.ru/business/2022/05/23/1959166.html (accessed: 01.03.2023).

441. Sol, J. In 2020, a record number of vessels passed along the Northern Sea Route / J. Sol. – Text : electronic // Reuters : [website]. – URL: http://ursa-tm.ru/forum/index.php?/topic/371969-arctictoday-v-2020-godu-po-severnomu-morskomu-puti-proshlo-rekordnoe-kolichestvo-sudov/ (accessed: 01.03.2023).

442. Trafigura withdrew from Vostok Oil, selling 10% in the Nord Axis Limited project. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/15204643 (accessed: 01.03.2023).

443. Arctic Arctic Economic Council Maritime Transportation Working Group Report: The State of Maritime Transportation in the Arctic. – Text : electronic // Arctic Economic Council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/wp-content/uploads/2020/05/aec-maritime-transportation-wg-report.pdf (accessed: 01.03.2023).

444. Arctic Economic Council official website. – Text : electronic // Arctic Economic Council : [website]. – URL: https://arcticeconomiccouncil.com/ (accessed: 01.03.2023).

445. America and Britain play cold-war games with Russia in the Arctic. – Text : electronic // The Economist : [website]. – URL: https://www-economist-

com.translate.goog/europe/2020/05/10/america-and-britain-play-cold-war-games-with-russia-in-the-arctic?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru (accessed: 01.03.2023).

446. Amos, P. Public and Private Sector Roles in the Supply of Transport Infrastructure and Services: Operational Guidance for World Bank Staff. – Text : electronic // World Bank Group. – 2004. – 13 p. – URL: https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/17409 (accessed: 01.03.2023).

447. Arctic Shipping Routes: Russia's challenges and uncertainties. – Text : electronic / The Barents Observer : [website]. – URL: https://thebarentsobserver.com/en/opinions/2022/08/arctic-shipping-routes-russias-challenges-and-uncertainties (accessed: 01.03.2023).

448. Arnold, J. Best practices in management of international transport corridor / J. Arnold. – Text : electronic // The World Bank Group : [website]. – URL: http://documents.worldbank.org/curated/en/441171468315291413/Best-practices-in-management-of-international-trade-corridors (accessed: 01.03.2023).

449. Buchanan, E. The overhaul of Russian strategic planning for the Arctic Zone to 2035 / E. Buchanan. – Text : electronic // NATO Defense college : [website]. – URL: https://www.ndc.nato.int/research/research.php?icode=641 (accessed: 01.03.2023).

450. Cooper, Ch., Hernandez, A., Jack, V. EU agrees on gas price cap, skeptics denounce it as an illusion / Ch. Cooper, A. Hernandez, V. Jack. – Text : electronic // Politico : [website]. – URL: https://www.politico.eu/article/russia-ukraine-war-eu-robert-habeck-energy-ministersagrees-on-gas-price-cap-skeptics-denounce-energy/ (accessed: 01.03.2023).

451. Doshi, R., Dale-Huang, A., Zhang, G. Northern Expedition China's Arctic Activities and Ambitions / R. Doshi, A. Dale-Huang, G. Zhang. – Text : electronic // Security, Strategy, and Order : [website]. – URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/04/FP_20210412_china_arctic.pdf (accessed: 01.03.2023).

452. Draft Arctic Commitment Act. – Text : electronic // U.S. Senate : [website]. – URL:

https://www.murkowski.senate.gov/imo/media/doc/Arctic%20Committment%20Act.pdf (accessed: 01.03.2023).

453. Eiterjord, T. Amid Ukraine war Russia's Northern Sea Route turns East / T. Eiterjord. – Text : electronic // The Diplomat : [website]. – URL: https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/ (accessed: 01.03.2023).

454. Global Sanctions dashboard: Russia default and China secondary sanctions. – Text : electronic // Atlantic Council : [website]. – URL: https://www.atlanticcouncil.org/blogs/econographics/global-sanctions-dashboard-russia-default-and-china-secondary-sanctions/ (accessed: 01.03.2023).

455. Humpert, M. France's Technip To Complete Exit From Arctic LNG 2 Project in First Half of 2023 / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/frances-technip-complete-exit-arctic-lng-2-project-first-half-2023 (accessed: 01.03.2023).

456. Humpert, M. German Oil and Gas Company Faces Criticism For Slow Exit from Russia / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [site]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/german-oil-and-gas-company-faces-criticism-slow-exit-russia (accessed: 01.03.2023).

457. Humpert, M. Novatek Orders World's Largest Floating LNG Storage Unit for Arctic / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/novatek-orders-worlds-largest-floating-lng-storage-unit-arctic (accessed: 01.03.2023).

458. Humpert, M. South Korean DSME Cancels Contract for Novatek Arctic LNG Carriers / M. Humpert. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/south-korean-dsme-cancels-contract-novatek-arctic-lng-carriers (accessed: 01.03.2023).

459. India advances dialogue with Russia to trade via Arctic route amid Ukraine crisis. – Text : electronic // Sputiniknews : [website]. – URL:

https://sputniknews.com/20220422/india-expedites-dialogue-with-russia-to-trade-via-arctic-route-amid-ukraine-crisis-1094971865.html (accessed: 01.03.2023).

460. Kaneda, H. The Rise of Chinese “Sea Power” / H. Kaneda. – Text : electronic // Project Syndicate : [website]. – URL: https://www.project-syndicate.org/commentary/the-rise-of-chinese--sea-power (accessed: 01.03.2023).

461. Kartit, D., Golovnya, L. Technip Energies’ hit by exit from Russian Arctic LNG project / D. Katrir, L. Golovnya. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-hit-by-exit-from-russian-arctic-lng-project/ (accessed: 01.03.2023).

462. Kennedy, C. Russia’s Yamal LNG Declares Force Majeure On Some Europe Cargoes / C. Kennedy. – Text : electronic // OilPrice.com : [website]. – URL: https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Russias-Yamal-LNG-Declares-Force-Majeure-On-Some-Europe-Cargoes.html (accessed: 01.03.2023).

463. Klimenko, E. Russia’s new Arctic policy document signals continuity rather than change / E. Klimenko. – Text : electronic // SIPRI : [website]. – URL: https://www.sipri.org/commentary/essay/2020/russias-new-arctic-policy-document-signals-continuity-rather-change (accessed: 01.03.2023).

464. Laruelle, M. Russia’s Arctic Policy: A Power Strategy and Its Limits / M. Laruelle. – Text : electronic // Russie.Nei.Visions, Ifri : [website]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/344221690_Russia's_Arctic_Policy_A_Power_Strategy_and_Its_Limits_RussieNEIVisions_no_117 (accessed: 01.03.2023).

465. Lasserre, F.A Shared Arctic Ocean: The Development of Shipping Russia's Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada's Arctic Foreign Policy / F.A. Lasserre. – Text : electronic // Conference: Russia’s Arctic Interests Implications for Circumpolar Relations and Canada’s Arctic Foreign Policy : [website]. – URL: https://www.researchgate.net/publication/333450989_A_Shared_Arctic_Ocean_The_Development_of_Shipping_Russia's_Arctic_Interests_Implications_for_Circumpolar_Relations_and_Canada's_Arctic_Foreign_Policy (accessed: 01.03.2023).

466. Multilateral Institutions to Lend $2.3 Billion for Panama Canal. – Text : electronic // International Finance Corporation : [website]. – URL: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/multilateral+institutions+to+lend+%242.3+billion+for+panama+canal (accessed: 01.03.2023).

467. Overextending and Unbalancing Russia. Assessing the Impact of Cost Imposing Options / J. Dobbins [and others]. – Text : electronic // Rand Corporation : [website]. – URL: https://www.rand.org/pubs/research_briefs/RB10014.html (accessed: 01.03.2023).

468. Powell, B.A. Investigative journalist Seymour Hersh spills the secrets of the Iraq quagmire and the war on terror / B.A. Powell. – Text : electronic // UC Berkeley News : [website]. – URL: https://newsarchive.berkeley.edu/news/media/releases/2004/10/11_hersh.shtml (accessed: 01.03.2023).

469. Raspotnik, A., Stępień, A. The Arctic Institute. Ops, they did it again: The European Union's Arctic policy update / A. Raspotnik, Stępień A. – Text : electronic // The Arctic Institute : [website]. – URL: https://www.thearcticinstitute.org/oops-they-did-it-again-european-union-2021-arctic-policy-update/ (accessed: 01.03.2023).

470. Rourke, R. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress // R. Rourke. – Text : electronic // Congressional Research Service : [website]. – URL: https://sgp.fas.org/crs/misc/R41153.pdf (accessed: 01.03.2023).

471. Russia launches construction of world's most powerful nuclear icebreaker. – Text : electronic // The Arctic : [website]. – URL: https://arctic.ru/infrastructure/20210706/996250.html (accessed: 01.03.2023).

472. Russia to Build Three Nuclear-Powered Project 10510 Leader Icebreakers by 2024-2025. – Text : electronic // Navy Recognition : [website]. – URL: https://navyrecognition.com/index.php/naval-news/naval-news-archive/2017/september-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-

maritime-security-global-news/5551-russia-to-build-three-nuclear-powered-project-10510-leader-icebreakers-by-2024-2025.html (accessed: 01.03.2023).

473. Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers. – Text : electronic // Financial Times : [website]. – URL: https://www.ft.com/content/2164d1e3-ee68-43ab-8c3d-61bd6ccde239 (accessed: 01.03.2023).

474. Russia's Shallow Arctic Seas and Straits. – Text : electronic // Arctic Economics : [website]. – URL: https://benmuse.typepad.com/arctic_economics/2008/10/russias-shallow-arctic-seas-and-straits.html (accessed: 01.03.2023).

475. Schreiber, M. Arctic Council nations are 'pausing' work after Russia's invasion of Ukraine / M. Schreiber. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/the-7-other-arctic-council-nations-are-pausing-work-after-russias-invasion-of-ukraine/ (accessed: 01.03.2023).

476. Sea lines of communication. A dictionary of Politics and International Relations in China. – Text : electronic // Oxford University Press : [website]. – URL: https://www.oxfordreference.com/display/10.1093/acref/9780191848124.001.0001/acref-9780191848124-e-178;jsessionid=B824FB36167C2573A22269CBB409120F (accessed: 01.03.2023).

477. Sweeping US Senate Bills aims to address key Artic issues. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/a-sweeping-us-senate-bill-aims-to-address-key-arctic-issues/ (accessed: 01.03.2023).

478. Technip Energy signs deal to leave Arctic LNG-2. – Text : electronic // Arctic Today : [website]. – URL: https://www.arctictoday.com/technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=technip-energies-signs-deal-to-leave-arctic-lng-2-project (accessed: 01.03.2023).

479. Tianming, G., Erokhin, V. China's shipping on the NSR: economic and engineering prospects / G. Tianming, V. Erokhin. – Text : electronic // Harbin

Engineering University. Arctic Blue Economy Research Center : [website]. – URL: http://arcticshippingseminar.kr/files/2020_02_academic_gao_erokhin.pdf (accessed: 01.03.2023).

480. Trafigura divests in Vostok Oil. – Text : electronic // Offshore Technology : [website]. – URL: https://www.offshore-technology.com/news/trafigura-vostok-oil/ (accessed: 01.03.2023).

481. Trujillo, L., Nobela, G. Privatization and Regulation of the Seaport Industry / L. Trujillo, G. Nobela. – Text : electronic. – Washington, D.C.: The World Bank. 2015. – 64 p. – URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/973281468740398501/104504322_20041117155008/additional/multi-page.pdf (accessed: 01.03.2023).

482. Ukraine: EU agrees ninth package of sanctions against Russia. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

483. Ukraine: EU and G7 partners agree price cap on Russian petroleum products. – Text : electronic // European Commission : [website]. – URL: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7652 (accessed: 01.03.2023).

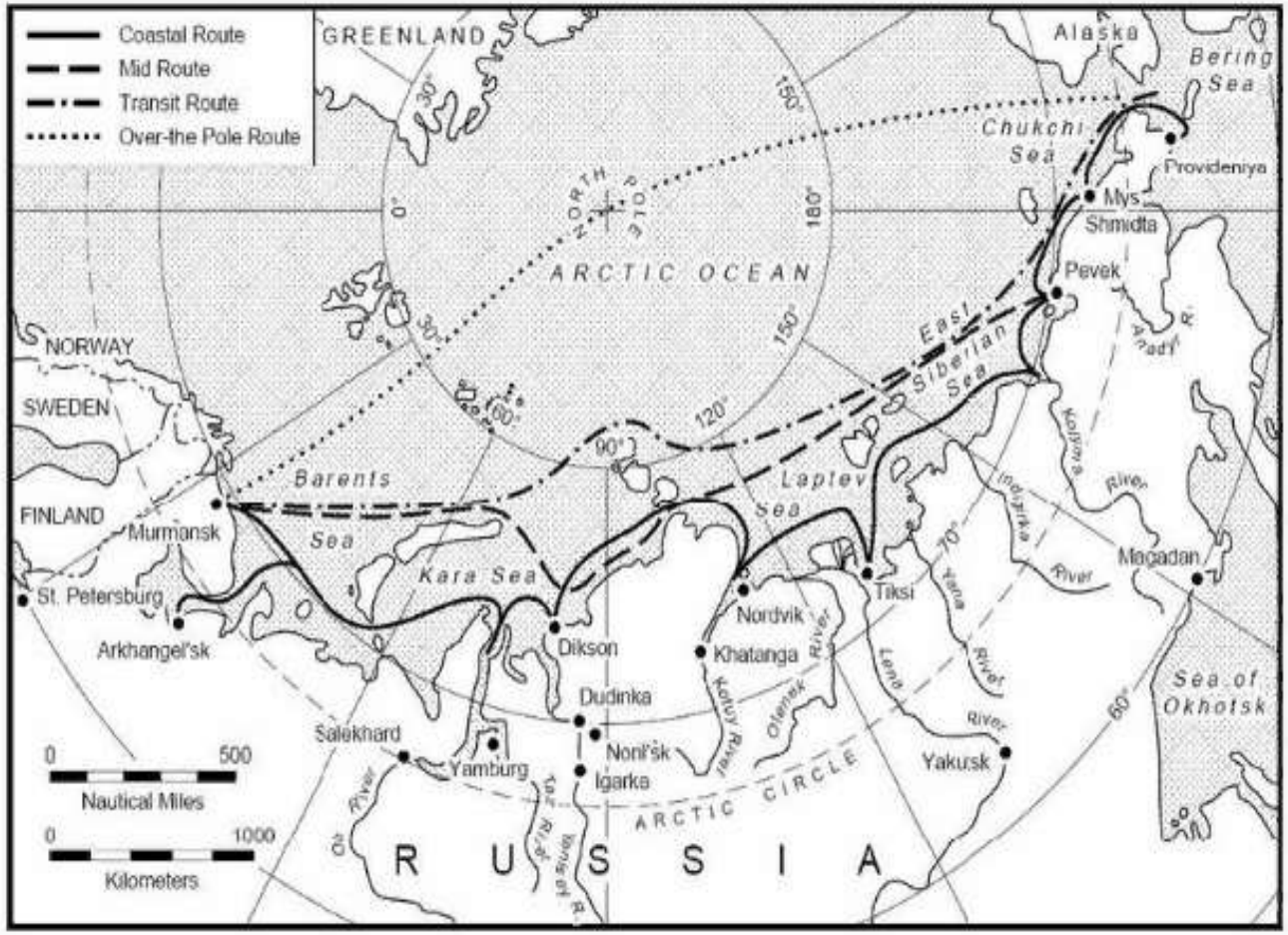
484. Western sanctions delay opening of Arctic LNG by one year. – Text : electronic // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/western-sanctions-delay-opening-arctic-lng-2-project-one-year (accessed: 01.03.2023).

485. Whitehouse, D. Russian Northern Sea Route opening raises dangers of Arctic environment disaster / D. Whitehouse. – Text : electronic // Disruption Banking : [website]. – URL: https://disruptionbanking.com/2021/07/22/russian-northern-sea-route-opening-raises-dangers-of-arctic-environment-disaster/ (accessed: 01.03.2023).

486. Yun, S. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation / S. Yun. – Text : electronic // Stimson Center : [website]. –

URL: https://www.stimson.org/wp-content/files/file-attachments/Stimson%20-%20The%20Northern%20Sea%20Route%20-%20The%20Myth%20of%20Sino-Russian%20Cooperation.pdf (accessed: 01.03.2023).

Appendix A. Map of the Northern Sea Route[621]



[621] Russia's Shallow Arctic Seas and Straits. Map of the Northern Sea Route. – Text : electronic // Arctic Economics : [website]. – URL: https://benmuse.typepad.com/arctic_economics/2008/10/russias-shallow-arctic-seas-and-straits.html (accessed: 01.03.2023).

Appendix B. Review of the Plan-2022: Development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035[622]

Figure B.1 – Plan for the development of the Northern Sea Route for the period up to 2035

[622] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (accessed: 01.03.2023).
Analytical database "Orders for the construction of ships at the shipyards of the Russian Federation: Results of 2022-2023". – Text : electronic // Information agency InfoLine : [website]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (accessed: 03.01.2023).

Figure B.2 – Plan for the development of the Northern Sea Route for the period up to 2035. Financing structure by sections[623]

Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035
Structure of financing by sections

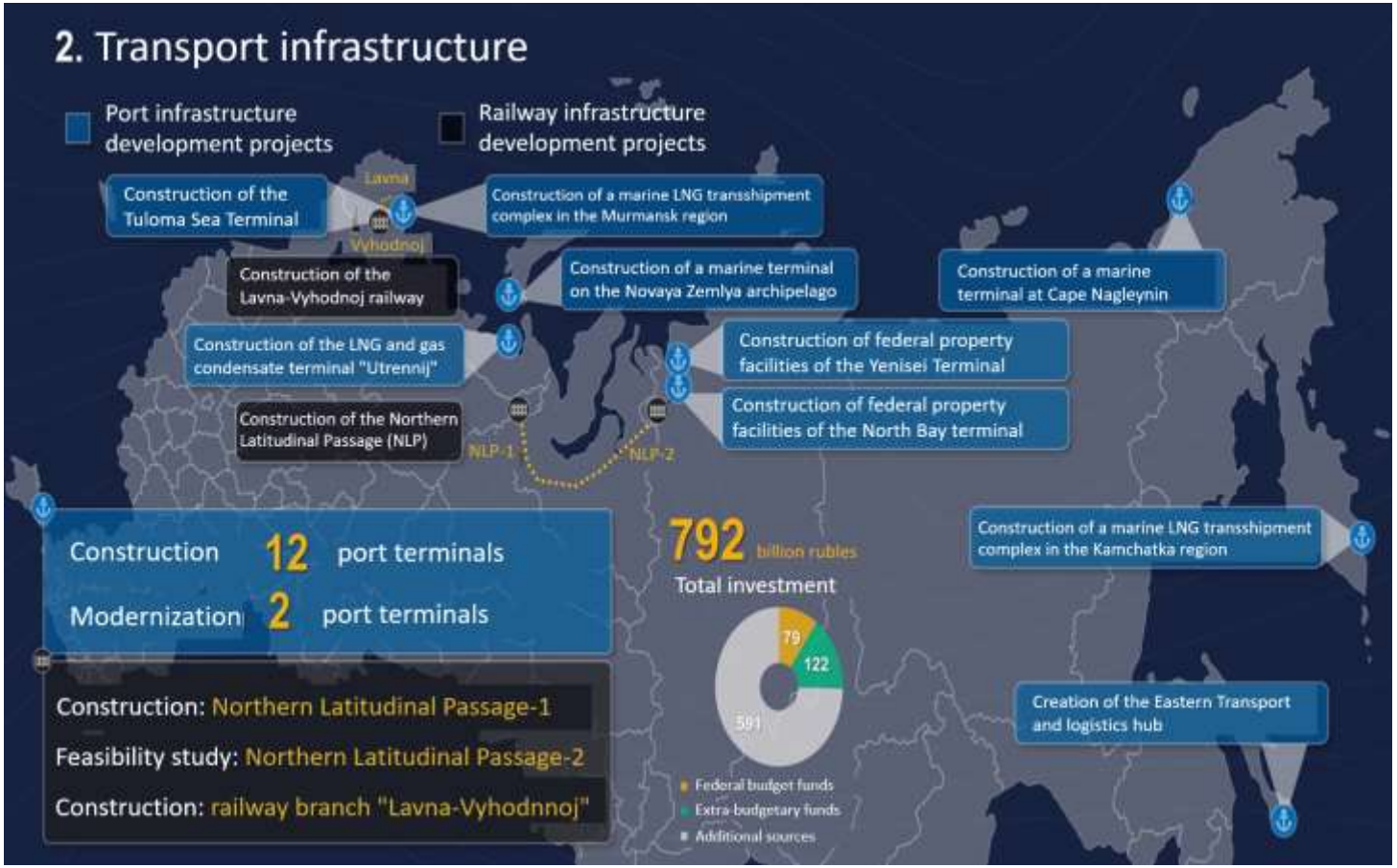
Section	Implementation period	The amount of financing, billion rubles			
		Total	federal budget funds	funds of the subjects of the RF	extra-budgetary funds
1. Cargo base	2022 – 2035	8 billion rubles	8 billion rubles	–	–
2. Transport infrastructure	2022 – 2028	792 billion rubles	79 billion rubles	–	122 billion rubles
3. Cargo and icebreaking fleet	2022 – 2030	539 billion rubles	120 billion rubles	–	277 billion rubles
4. Safety of navigation on the NSR	2022 – 2035	438 billion rubles	409 billion rubles	–	7 billion rubles
5. Management and development of shipping on the NSR	2022 – 2035	14 billion rubles	4 billion rubles	–	1 billion rubles
Total	2022 – 2035	1 791 billion rubles	620 billion rubles	–	407 billion rubles

[623] Note: The amount of funds and sources of financial support will be specified when the federal law on the federal budget for the relevant period is drafted, as well as when the relevant financial models of projects are agreed upon. The parameters and sources of financial support for the creation of the Northern Latitudinal Railway will be specified when agreeing on the financial model for the implementation of the project. The volumes and sources of financial support for projects in the field of railway transport will be specified taking into account the formation of the investment program of Russian Railways for the corresponding period.
Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (accessed: 01.03.2023).

Figure B.3 – Cargo base. Development of the export cargo base[624]

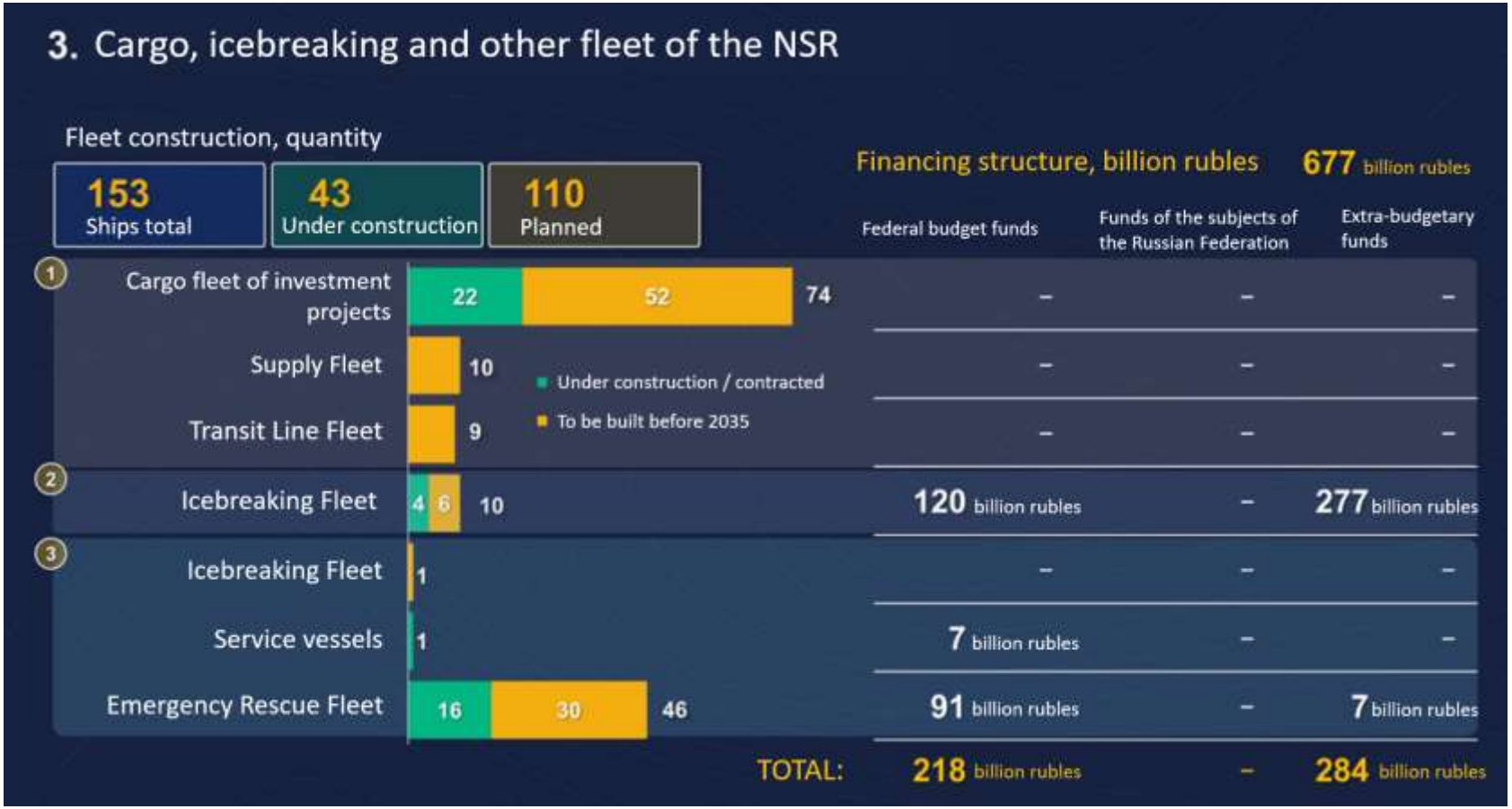
[624] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. op. cit.

Figure B.4 – Transport infrastructure[625]



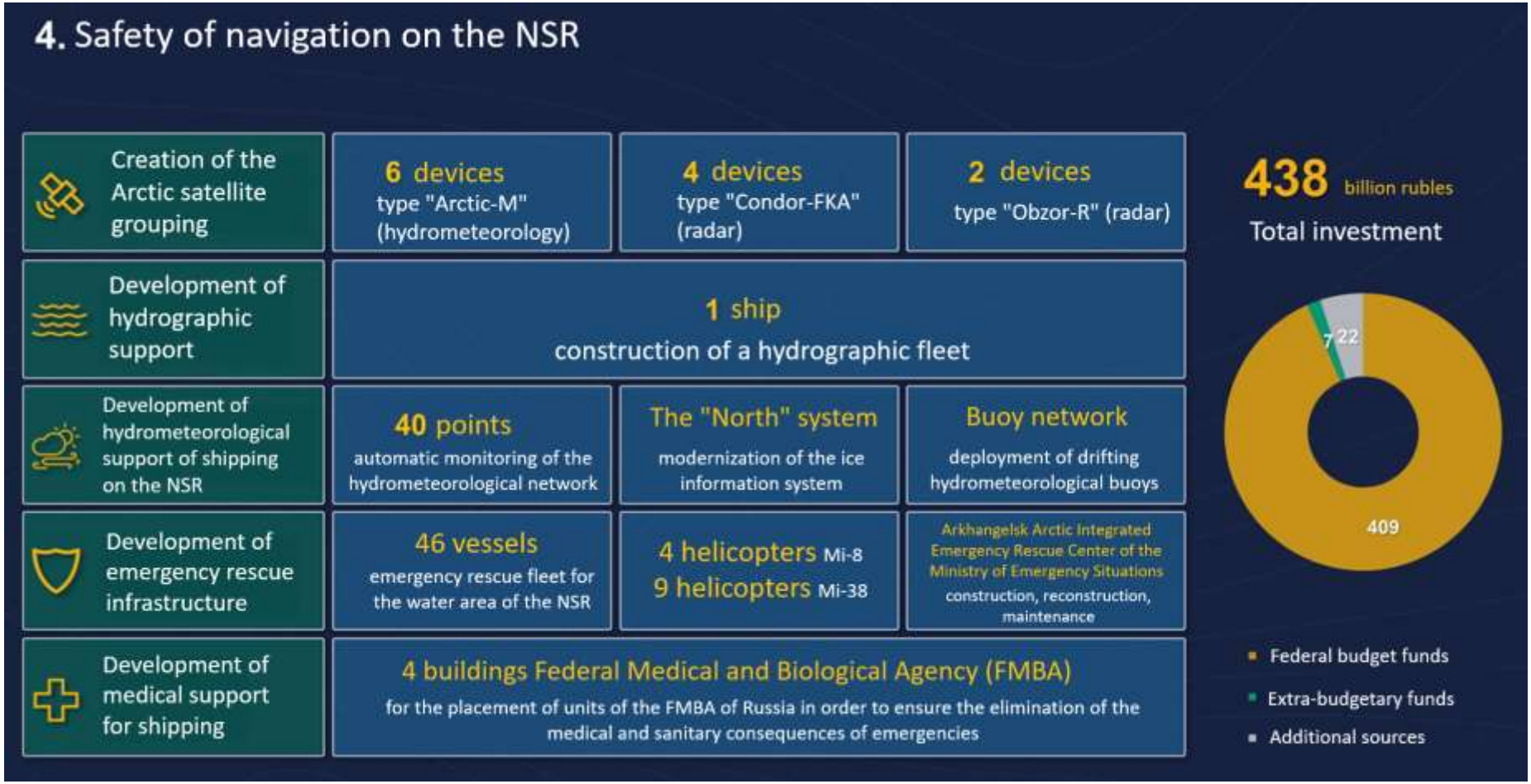
[625] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/ (accessed: 01.03.2023).

Figure B.5 – Cargo, icebreaking and other fleet of the NSR[626]



[626] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. op. cit.

Figure B.6 – Safety of navigation on the NSR[627]

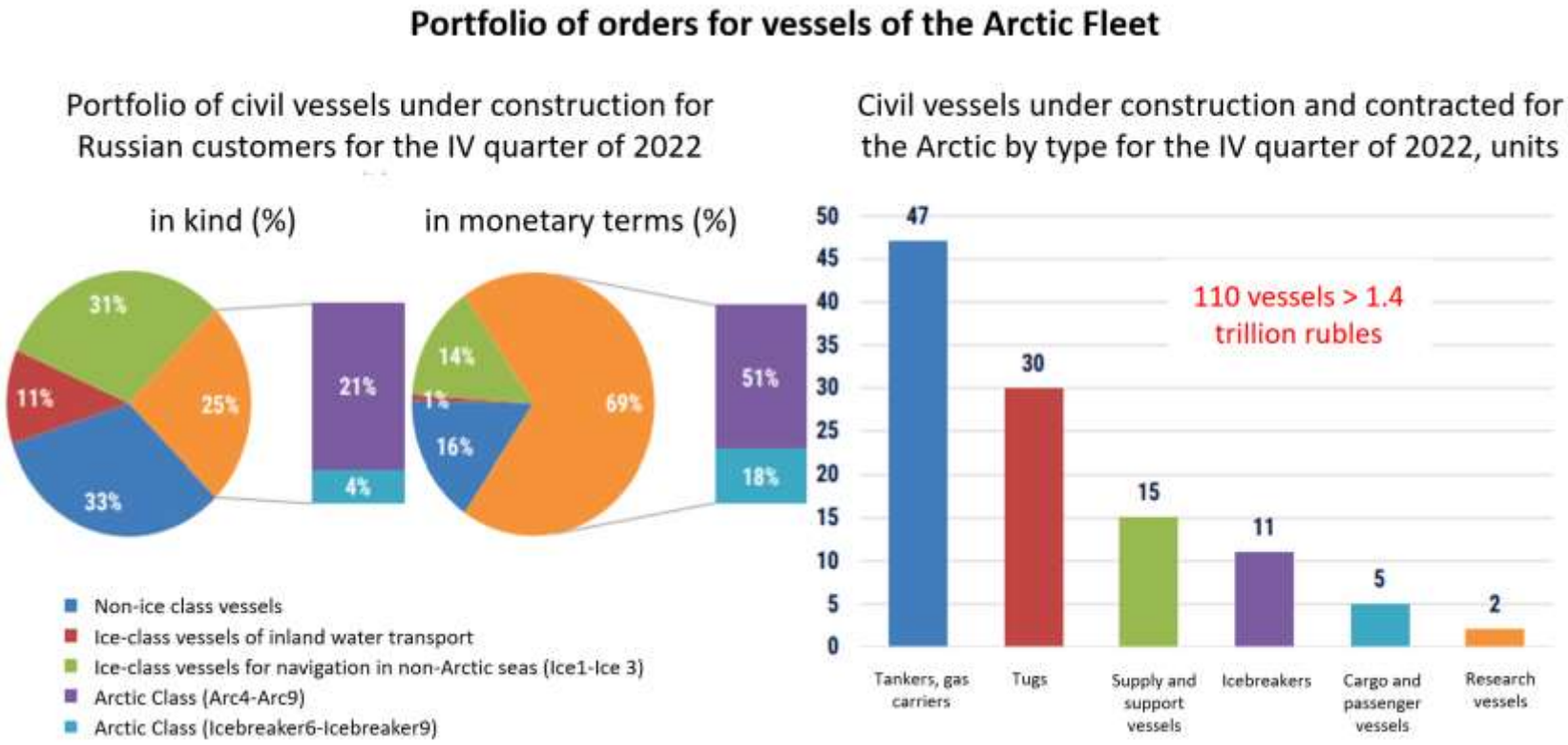


[627] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. op. cit.

Figure B.7 – Management and development of navigation along the NSR[628]

[628] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic. op. cit.

Figure B.8 – Portfolio of orders for ships of the Arctic fleet[629]



[629] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".
Official website: Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic.
Analytical database "Orders for the construction of ships at the shipyards of the Russian Federation: Results of 2022-2023". – Text : electronic // Information agency InfoLine : [website]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (accessed: 03.01.2023).

Appendix C. Projects of the regions of the Russian Arctic aimed at the development of the NSR, in accordance with the Plan-2019

Table C.1 – Projects of the regions of the Russian Arctic aimed at the development of the NSR, in accordance with the Plan-2019

Regions	**Murmansk region**	**Arkhangelsk region**	**Nenets Autonomous Okrug (NAO)**	**Republic of Karelia**	**Komi Republic**	**YNAO**	**Krasnoyarsk Territory**	**Republic of Sakha (Yakutia)**	**Chukotka Autonomous Okrug**
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NSR development projects	*The territory of advanced development "The Capital of the Arctic"* **Implementation:** a comprehensive development of the seaport and other components was carried out. It is planned to build a marine LNG transhipment complex and a bulk cargo terminal.	*Belkomur railway* **Implementation:** a scheme of implementation has been developed, received the support of the Federation Council and the Federal Assembly of Russia	*Pechora LNG* **Implementation:** involves the development of two NAO fields, the formation of a gas transportation infrastructure and the construction of a gas liquefaction plant	*"Modernization of the White Sea-Baltic Canal"* **Implementation:** in 2019, it was proposed to include in the NSR. Glavgosexpertiza of Russia issued a positive conclusion on the design and estimate documentation for the fourth - final stage of work.	"Northern latitudinal course" **Implementation:** since 2008, it has been included in the "Strategy for the Development of Railway transport in the Russian Federation until 2030", the project is undergoing state expertise. Construction is scheduled to begin in 2022.	"Northern latitudinal course" **Implementation:** since 2008, it has been included in the "Strategy for the Development of Railway transport in the Russian Federation until 2030", the project is undergoing state expertise. Construction is scheduled to begin in 2022.	*Development of the West Taimyr field* **Implementation:** In 2019 Gazprom Neft received licenses for the right to use the subsoil of 12 sites	*Development of the seaport of Tiksi village* **Implementation:** modernization of ports and a network of centers for the import of products in Yakutia are included in the Development Strategy of the Russian Arctic	*Development of seaports of the NSR of the region (Pevek, Providenia, Beringovsky, Anadyr and Egvekinot)* **Implementation:** NOVATEK LNG terminals are being built

Continuation of table C.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NSR development projects	*Comprehensive development of transport infrastructure* **Implementation:** the reconstruction of the infrastructure of the Khibiny airport, the reconstruction of the Murmansk Airport, the technical renovation of the infrastructure of the Murmansk railway station,	*"Deep-water area of the Arkhangelsk seaport"* **Implementation:** the concept, business plan and construction model have been developed. The creation of a new deep-water port area is included in the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the period up to 2035.	*"Indiga Seaport"* **Implementation:** since 2019, construction design has been carried out. Construction is scheduled to begin in 2023.	*JSC "Onega Shipbuilding and Ship Repair Plant"* **Implementation:** a contract for 10 billion rubles was signed for the construction of 7 vessels. The plant will receive infrastructure support in the amount of more than 200 million rubles.	"Barentskomur" ("Sosnogorsk-Indiga") **Implementation:** construction design is being carried out	*Yamal LNG* **Implementation:** Sabetta port has been built, other directions are developing	*Modernization of the Dudinka seaport* **Implementation:** it is planned to build a remote branch of which at Cape Tanalau, coal and oil terminals,	*Development of Yakutsk, as an intermodal transport hub* **Implementation:** since 2014, the formation of the Yakut transport and logistics hub has been taking place	*Construction of the Kolyma-Anadyr highway* **Implementation:** in 2022, two electronic auctions for construction work were held. Work is underway, the commissioning of facilities is planned by October 2024.

Continuation of table C.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
NSR development projects	the construction of the Weekend-Lavna railway line, the road bridge across the Kola River is underway	*Development of the lead-zinc mineral resource center* **Implementation:** development of the Pavlovskoye field, with the allocation of a subsidy of 7 billion rubles in 2020	*Railway line "Indiga-Sosnogorsk"* **Implementation:** construction design is being carried out. Preparations for the construction of the port will begin in 2023.	*Development of the region's transport infrastructure* **Implementation:** the construction and reconstruction of roads, the completion of the reconstruction of the Petrozavodsk railway station	*Indiga Seaport* **Implementation:** in 2019, the design began, construction is expected in the second half of 2024	*Railway line "Bovanenko-Sabetta" ("SSHH-2")* **Implementation:** the construction of a railway connecting the western and eastern parts of the Yamal-Nenets Autonomous District, with a length of 707 km, has been designed	in 2021, 40 billion rubles were spent on updating the equipment and infrastructure of the port		

Note – the table was prepared by the author base on:

1. The Northern Sea Route: history, regions, projects, fleet and fuel supply. Volume 3 [in Russian].
2. Decree of the Government of the Murmansk region dated 25.12.2013 No. 768-1111/20 “On the Strategy of socio-economic development of the Murmansk region until 2020 and for the period up to 2025” [in Russian].
3. The volume of investments of the territory of advanced development “Capital of the Arctic” for the first year of operation amounted to 55 billion rubles [in Russian].
4. The regional law of the Arkhangelsk region dated 18.02.2019 No. 57-5 “On the approval of the Strategy of socio-economic development of the Arkhangelsk region until 2035” [in Russian].
5. About the Belkomur project [in Russian].
6. Resolution of the Assembly of Deputies of the Nenets Autonomous Okrug dated 07.11.2019 No. 256-sd “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Nenets Autonomous Okrug until 2030” [in Russian].
7. Order of the Government of the Republic of Karelia dated 29.12.2018 No. 899r-P “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Republic of Karelia for the period up to 2030” [in Russian].
8. Information materials for the Report of the Head of the Republic of Karelia on the results of the activities of the Government of the Republic of Karelia in 2020 [in Russian].

Continuation of table C.1

9. Karelia wants to include the White Sea Canal in the Northern Sea Route [in Russian].

10. Resolution of the Government of the Republic of Komi dated 11.04.2019 No. 185 “On the Strategy of socio-economic development of the Republic of Komi for the period up to 2035” [in Russian].

11. Resolution of the Legislative Assembly of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug dated 24.06.2021 No. 478 “On the Strategy of socio-economic development of the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug until 2035” [in Russian].

12. Resolution of the Government of the Krasnoyarsk Territory dated 30.10.2018 No. 647-p “On approval of the strategy of socio-economic development of the Krasnoyarsk Territory until 2030” [in Russian].

13. Law of the Republic of Sakha (Yakutia) dated 19.12.2018 No. 2077-Z 45-VI “On the Strategy of socio-economic development of the Republic of Sakha (Yakutia) until 2032 with a target vision until 2050” [in Russian].

14. Order of the Government of the Chukotka Autonomous Okrug dated 16.07.2014 No. 290-rp “On approval of the Strategy of socio-economic development of the Chukotka Autonomous Okrug until 2030” [in Russian].

15. Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r “On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035” [in Russian].

16. Bet on the White Sea-Baltic Canal. – Text : electronic // Sea News : [website]. – URL: https://seanews.ru/2022/06/28/ru-stavka-na-belomorsko-baltijskij-kanal/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

17. Maksimova, A. The State Expertise approved the project of the Northern Latitudinal course / A. Maksimova. – Text : electronic // YNAO Media : [website]. – URL: https://yamal-media.ru/news/gosekspertiza-odobrila-proekt-severnogo-shirotnogo-hoda (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

18. Svintsova, E. The Indiga port project on the coast of the Barents Sea will begin to be implemented in 2023 / E. Svintsova. – Text : electronic // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/741684-proekt-porta-indiga-na-beregu-barentseva-morya-nachnut-realizovyvat-v-2023-godu/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

19. Onega Shipbuilding and Ship Repair Plant will receive infrastructure support in the amount of more than 200 million rubles. – Text : electronic // Republic - all news from Karelia and Petrozavodsk : [website]. – URL: http://rk.karelia.ru/ekonomika/onezhskij-sudostroitelno-sudoremontnyj-zavod-poluchit-infrastrukturnuyu-podderzhku-na-summu-bolee-200-mln-rublej/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

20. Construction of the Kolyma–Anadyr road section will begin this year. – Text : electronic // Kolyma - News of Magadan and the Magadan region : [website]. – URL: https://kolyma.ru/index.php?newsid=104677 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

21. The port of Arkhangelsk should become a key element of the NSR, Tsybulsky said. – Text : electronic // RIA News : [website]. – URL: https://ria.ru/20220722/arkhangelsk-1804253021.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

End of table C.1

Appendix D. Projects of the regions of the Russian Arctic aimed at the development of the NSR in accordance with the Plan-2022

Table D.1 – Projects of the regions of the Russian Arctic aimed at the development of the NSR in accordance with the Plan-2022[630]

Subject	Paragraph of the Plan-2022	Name	Financing, billion roubles. (%)		
			Total	Federal budget funds	Extra-budgetary funds
Murmansk region	2.1.6.	Construction of a liquefied natural gas offshore transshipment complex in the Murmansk Region, including federal property facilities (maritime safety facilities)	20,09	-	20,09
	2.1.7.	Construction of a specialized bulk cargo terminal in the Murmansk seaport (Tuloma terminal - limited liability Company "Axiom")	22,95	-	22,95
	2.1.10.	Implementation of the project "Integrated development of the Murmansk transport hub"	-	-	-
	2.1.12.	Creation of a Western transport and logistics hub for transshipment of transit container cargo	-	-	-
	2.1.14.	Implementation of investment projects of Public Joint Stock Company "Murmansk Commercial Sea Port"	3,88	-	3,88
	2.1.15.	Reconstruction of facilities of the third cargo area of the Murmansk seaport	6,38	-	6,38
	2.1.16.	Construction of the Lavna coal transshipment complex as part of the integrated development of the Murmansk transport hub	46,45	-	46,45
	2.2.4.	Construction of a railway in the direction of Lavna - Sevodny with a bridge over the Tuloma River (Murmansk region)	37,71	-	-

[630] Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "Development plan of the Northern Sea Route for the period up to 2035".

Contuniation of table D.1

	4.4.5.	Reconstruction of infrastructure facilities of the fleet maintenance base of the Northern Branch of the Federal State budgetary Institution "Marine Rescue Service" in Murmansk	1,02	1,02	-
Total for the Murmansk region			138,48 (18,11%)	1,02 (0,96%)	99,75 (98,23%)
Arkhangelsk region	2.1.9.	Construction of a marine terminal for the shipment of lead-zinc concentrate in the Novaya Zemlya archipelago	3,8	-	1,8
	2.1.11.	Development of a comprehensive plan for the development of the Arkhangelsk transport hub	-	-	-
	4.4.11.	Construction of coastal infrastructure for the parking of marine rescue vessels in Arkhangelsk	0,73	0,73	-
Total for the Arkhangelsk region			4,53 (0,58%)	0,73 (0,69%)	1,8 (1,77%)
Yamalo Nenets Autonomous Okrug	2.1.1.	Construction of federal-owned facilities of the liquefied natural gas and gas condensate terminal "Ytrenny" in the port of Sabetta	40,55	40,55	-
	2.2.1.	Creation of the Obskaya- Salekhard- Nadym- Pangody- Novy Urengoy- Korotchaevo Northern Latitudinal railway and railway approaches to it	506,51	-	-
	2.2.2.	Preparation of a feasibility study for the construction of a continuation of the Northern Latitudinal Course with a proposal for the development of the terminals of the port of Sabetta	-	-	-
	4.4.8.	Creation (construction) of 4 complex facilities for the placement of units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in the **Sabetta**, Dixone, Tiksi and Peveke	5,83	5,83	-
	4.4.9.	Maintenance of complex facilities for the placement of Arctic units of the day-to-day management bodies of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Arctic search and rescue teams, Arctic aviation rescue units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in Pevek, **Sabetta**, Dixon, Tiksi	6,75	6,75	-

Contuniation of table D.1

	4.5.3.	Construction of a building to house units of the FMBA of Russia in order to ensure the elimination of the medical and sanitary consequences of emergencies (Sabetta settlement, Yamalo-Nenets Autonomous Okrug)	1,24	1,24	
Total for the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug			560,88 (73,87%)	54,37 (51,32%)	0 (0%)
Krasnoyarsk region	1.1.3.	Implementation of the Vostok Oil development project	-	-	-
	1.1.5.	Implementation of projects of the Public Joint Stock Company "Mining and Metallurgical Company "Norilsk Nickel"	-	-	-
	1.1.6.	Implementation of the Severnaya Zvezda coal project	-	-	-
	2.1.2.	Construction of federal property facilities of the North Bay terminal for the Vostok Oil project	3,72	3,72	-
	2.1.3.	Construction of federal property facilities of the Yenisei terminal on the basis of the Syradasay coal deposit	3,19	3,19	-
	2.1.13.	Development of proposals for the construction of bunkering and maintenance bases in the ports of **Dixon** and Tiksi	-	-	-
	4.4.4.	Construction of bases for the deployment of the rescue fleet in Pevek, **Dixon** and Tiksi	5,7	5,7	-
	4.4.8.	Creation (construction) of 4 complex facilities for the placement of units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in the **Dixon**	1,4575	1,4575	-
	4.4.9.	Maintenance of complex facilities for the placement of Arctic units of the day-to-day management bodies of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Arctic search and rescue teams, Arctic aviation rescue units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in the **Dixon**	1,6875	1,6875	-
	4.4.14.	Construction of facilities of the Global Maritime Communication System in case of disaster on the routes of the Northern Sea Route. Coastal station of the Dixon NAVTEX Services	0,18	0,18	-

Contuniation of table D.1

	4.5.5.	Construction of a building to accommodate the units of the FMBA of Russia in order to ensure the elimination of the medical and sanitary consequences of emergency situations (Dixon, Krasnoyarsk region)	1,17	1,17	
Total for the Krasnoyarsk region			17,105 (2,23%)	17,105 (16,15%)	0 (0%)
Republic of Sakha (Yakutia)	1.4.6.	Development of a comprehensive plan for the establishment in the Republic of Sakha (Yakutia) The Kuchus cluster of solid mineral deposits using electricity from the capacities of a low-power nuclear power plant	-	-	-
	2.1.13.	Development of proposals for the construction of bunkering and maintenance bases in the ports of Dixon and **Tiksi**	-	-	-
	4.4.4.	Construction of bases for the deployment of the rescue fleet in the **Tiksi**	1,9	1,9	
	4.4.8.	Creation (construction) of 4 complex facilities for the placement of units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in the **Tiksi**	1,4575	1,4575	-
	4.4.9.	Maintenance of complex facilities for the placement of Arctic units of the day-to-day management bodies of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Arctic search and rescue teams, Arctic aviation rescue units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in the **Tiksi**	1,6875	1,6875	-
	4.5.4.	Construction of a building to accommodate the units of the FMBA of Russia in order to ensure the elimination of the medical and sanitary consequences of emergency situations (**Tiksi**, Republic of Sakha (Yakutia)	1,34	1,34	-
Total for the Republic of Sakha (Yakutia)			6,385 (0,84%)	6,385 (6,03%)	0 (0%)

Contuniation of table D.1

Chukotka Autonomous Okrug	1.1.7.	Implementation of the mining project of the limited liability company "Mining Company Baimskaya"	-	-	-
	2.1.4.	Construction of a marine terminal at Cape Nagleynin in the seaport of **Pevek**	30,6	20	-
	4.4.4.	Construction of bases for the deployment of the emergency rescue fleet in **Pevek**	1,9	1,9	-
	4.4.8.	Creation (construction) of 4 complex facilities for the placement of units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in **Pevek**	1,4575	1,4575	-
	4.4.9.	Maintenance of complex facilities for the placement of Arctic units of the day-to-day management bodies of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Arctic search and rescue teams, Arctic aviation rescue units of the Ministry of Emergency Situations of Russia in **Pevek**	1,6875	1,6875	-
	4.5.6.	Construction of a building to accommodate the units of the FMBA of Russia in order to ensure the elimination of the medical and sanitary consequences of emergencies (**Pevek**, Chukotka Autonomous Okrug)	1,28	1,28	-
Total for the Chukotka Autonomous Okrug			36,925 (4,82%)	26,325 (24,85%)	0 (0%)
Nenets Autonomous Okrug		No specific project in the plan is related to this region			
Komi Republic		No specific project in the plan is related to this region			
Republic of Karelia		No specific project in the plan is related to this region			
Total for all regions of the Russian Arctic			764,305 (100%)	105,935 (100%)	101,55 (100%)

End of table D.1

Appendix E. Main projects for the development of the infrastructure of the NSR using PPP mechanisms

Table E.1 – Main projects for the development of the infrastructure of the NSR using PPP mechanisms

Projects	PPP participants	Financing	Condition
1	2	3	4
Northern latitudinal course	Suspended "SSHH" and the Russian Federation (Federal Agency for Railway Transport), JSC Russian Railways, Gazprom, the Government of the Yamal-Nenets Autonomous District	506,51 billion rubles	The project was undergoing state expertise. However, theproject was stopped.
Yamal-LNG (**infrastructure components:** construction of the Sabetta port, construction of the Bovanenkovo – Sabetta railway)	"Rosmorport" and JSC "Yamal LNG", participant of JSC "NOVATEK", TOTAL (in 2022 refused to invest in the Russian Federation), CNPC, Silk Road Fund	About 100 billion rubles In total, about 250 billion rubles	The port has been built, there is an implementation plan for 2022-2025
Arctic LNG-2 (**infrastructure components:** construction of the Morning LNG terminal, construction of a shipping channel)	Arctic LNG-2, a participant of NOVATEK, TOTAL (in 2022 refused to invest in Russia), CNPC, CNOOS, JapanArcticLNG (consortium Mitsui&Co. and JOGMEC) and the Government of the Russian Federation (in 2022, "WEB.RF" transferred to the federal ownership of the company for the construction of gas carriers for the project)	125.612 billion rubles (85.134 billion rubles – budget, 40.477 billion rubles - other) (plan for 2021-2024)	In 2019, an investment decision was made, at the end of 2021, about 57% of the capital costs of the project were financed. July 2022 – Technip and Saipem suspended work on the project due to the risks of sanctions. The first stage of Arctic LNG 2 will be towed to the Gulf of Ob in August 2023. For the 2nd stage of the plant from 14 modules, 5 modules are 99% ready, 5 more modules — 85-90%.

Continuation of table E.1

1	2	3	4
Murmansk transport hub (development of the Lavna seaport, construction of the Tuloma terminal, construction of a marine LNG transshipment complex, construction of the Output-Lavna railway line, a road bridge across the Kola River)	The Ministry of Transport of Russia, JSC Russian Railways, the Government of the Murmansk Region, Kuzbassrazrezugol and the Siberian Business Union, LLC "Axioma"	144,954 billion rubles	An investment agreement has been concluded for the construction of the Lavna coal handling complex with a private investor LLC Lavna Commercial Sea Port. Rosmorrechflot has issued a permit to TULOMA Marine Terminal LLC for the construction of a bulk cargo marine terminal in the port of Murmansk.
Belkomur	JSC Interregional Company "Belkomur", Gazprombank, Government of the Komi Republic, Arkhangelsk region	251,5 billion rubles	It is planned to be updated in 2023 using the "infrastructure mortgage" mechanism
Barentskomur	Russian Infrastructure Corporation AEON, the Government of the Russian Federation, the management of the NAO	About 300 billion rubles	In January 2022, the project documentation was completed, and proposals for a railway route to the Barents Sea in the area of the Indiga River Bay should be submitted by May 10
Karskomur	Komi Republic		At the planning and development stage

Note – the table is based on:

24. State investments in Yamal LNG amounted to about 100 billion rubles. – Text : electronic // LNG Congress Russia : [website]. – URL: https://www.lngrussiacongress.com/news/gosudarstvennyie-investitsii-v-yamal-spg-sostavili-poryadka-100-mlrd-rubley (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

25. Alifirova, E. In 2021-2024 investments in the terminal of the Arctic project LNG-2 will amount to more than 125 billion rubles / E. Alifirova. Text : electronic // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/195206-v-2021-2024-gg-investitsii-v-terminal-utrenniy-proekta-arktik-spg-2-sostavyat-bolee-125-mlrd-rub/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

26. The Arctic LNG-2 project. – Text : electronic // NOVATEK : [website] – URL: https://www.novatek.ru/ru/business/arctic-lng/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

27. The WEB will terminate the trust management of SPV companies for vessels for the Arctic LNG-2. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax.ru/business/827731 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Continuation of table E.1

28. 890 million rubles from the state budget for the construction of a gas carrier for the Arctic LNG-2 project. – Text : electronic // Sea News : [website]. – URL: https://seanews.ru/2021/12/13/890-mln-rublej-iz-gosbjudzheta-na-stroitelstvo-gazovoza-dlja-proekta-arktik-spg-2/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

29. Murmansk transport hub. – Text : electronic // Port News : [website]. – URL: https://portnews.ru/investment_projects/47/r2/s1/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

30. Complex development of the Murmansk transport hub. – Text : electronic // Federal State Institution "Directorate of the State Customer for the Implementation of Complex Projects for the Development of Transport Infrastructure" : [website]. – URL: https://ppp-transport.ru/o-retu/proekty-retu/kompleksnoe-razvitie-murmanskogo-transportnogo-uzla/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

31. Ilya Gudkov, General Director of the Federal State Institution "Rostransmodernization", took part in the round table "Improving business efficiency. Opportunities for growth". – Text : electronic // Federal State Institution "Directorate of the State Customer for the Implementation of Complex Projects for the Development of Transport Infrastructure" : [website]. – URL: https://ppp-transport.ru/event/arhiv-sobytij/2017/generalnyy-direktor-fku-rostransmodernizatsiya-ily240/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

32. The Russian Government has developed a plan for the development of the Northern Sea Route. – Text : electronic // Ministry of the Russian Federation for the Development of the Far East and the Arctic : [website]. – URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/pravitelstvo_rossii_razrabotalo_plan_razvitiya_severnogo_morskogo_puti/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

33. The Government of the Russian Federation plans to update the Belkomur railway line project by 2023. – Text : electronic // Interfax : [website]. – URL: https://www.interfax-russia.ru/northwest/main/pravitelstvo-rf-k-2023-g-planiruet-aktualizirovat-proekt-zh-d-linii-belkomur (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

34. Belkomur: a long-standing major project of the Russian Federation for 250 billion rubles may resume in the near future. – Text : electronic // Yandex.Dzen : [website]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/belkomur-davnii-krupnyi-proekt-rf-za-250-mlrd-rub-mojet-vozobnovitsia-v-blijaishee-vremia-5fe59875ba62db3e3800f1d7 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

35. About the Belkomur project [in Russian].

36. The development of the pre-project documentation of the Indigo railway has been completed. – Text : electronic // RZD-partner : [website]. – URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/zavershena-razrabotka-predproektnoy-dokumentatsii-zheleznoy-dorogi-na-indigu/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

37. In the Nenets District, they plan to build a polar railway to Indiga. – Text : electronic // Dvina Today : [website]. – URL: https://dvinatoday.ru/fund/v-nenetskom-okruge-khotyat-postroit-polyarnuyu-zheleznuyu-dorogu-do-indigi/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

38. Karskomur: from Vorkuta to the sea – a promising railway project. – Text : electronic // Yandex.Dzen : [website]. – URL: https://zen.yandex.ru/media/str_rus/karskomur-ot-vorkuty-k-moriu--perspektivnyi-jeleznodorojnyi-proekt-6121d18984456f3ce5b3494b (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

39. Orlov, D. Development of the Arctic zone of Russia and the main challenges for its development / D. Orlov // Regnum : [website] – URL: https://regnum.ru/news/economy/2407690.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

40. Order of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 No. 2115-r "On approval of the attached plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035" [in Russian].

41. The State Expertise approved the project of the Northern Latitudinal Course [in Russian].

42. The first stage of Arctic LNG-2 will be towed in 2023, Novatek said. – Text : electronic // RIA News : [website]. – URL: https://ria.ru/20220906/arktik-1814708340.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Continuation of table E.1

43. Svintsova, E. NOVATEK will replace the main foreign contractors of the Arctic LNG-2 project / E. Svintsove. – Text : electronic // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Oborudovanie/745192-novatek-zamenit-osnovnykh-inostrannykh-podryadchikov-proekta-arktik-spg-2/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

44. Rosmorrechflot has authorized TULOMA Marine Terminal LLC to build a bulk cargo terminal in the port of Murmansk. – Text : electronic // Port News : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/319917/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

45. Arctic LNG – 2. – Text : electronic // Neftegas.ru : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/tech-library/pererabotka-nefti-i-gaza/451663-arktik-spg-2/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

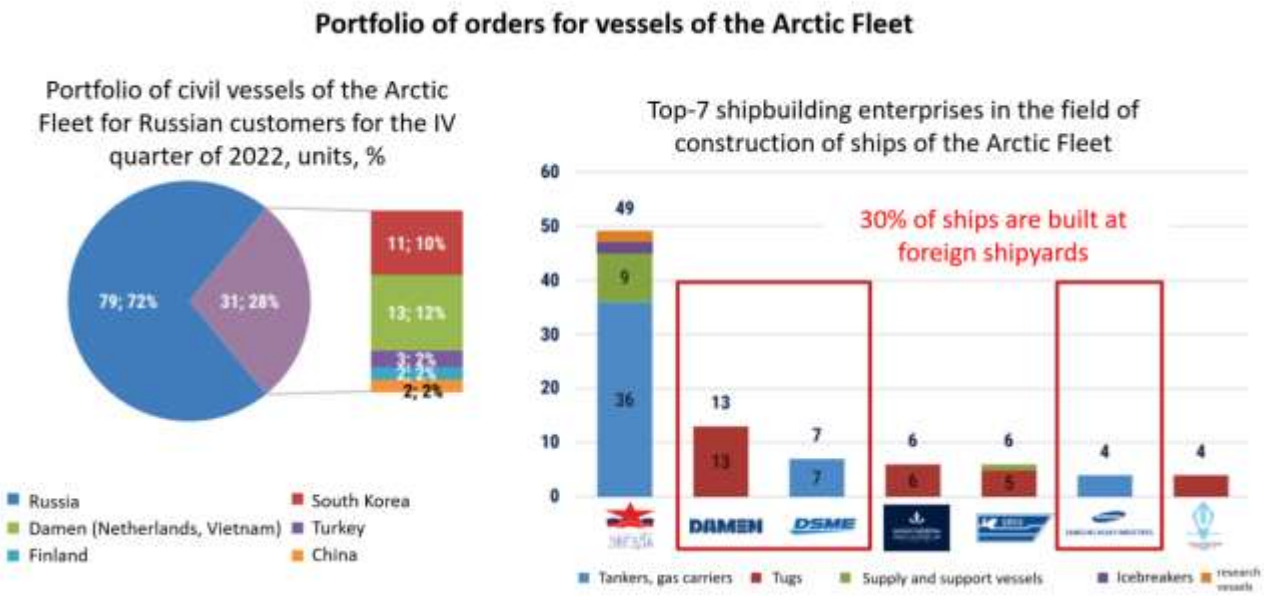
End of table E.1

Appendix F. The dependence of the Russian Arctic fleet shipbuilding program on foreign shipyards[631]

Table F.1 – South Korean shipyards were building 35 LNG vessels intended for Russian customers

South Korean shipyard	Russian customer	Vessels being built
Hyundai Sambo Heavy Industries	Sovcomflot (TotalEnergies charterer)	3
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Sovcomflot (Novatek charterer)	3
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mitsui OSK Lines (Novatek charterer)	4
Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering	Mitsui OSK Lines/COSCO (Novatek charterer)	3
Samsung Heavy Industries	Sovcomflot	3
Samsung Heavy Industries	Sovcomflot/Nippon Yusen	4
Samsung Heavy Industries/Zvezda	Sovcomflot	5
Samsung Heavy Industries/Zvezda	Smart LNG [Sovcomflot/Novatek JV]	10

Figure F.1 – The dependence of the Russian shipbuilding of the Arctic fleet on foreign shipyards[632]



[631] Russia's Arctic gas ambitions at risk as sanctions imperil LNG icebreakers.

[632] Analytical database "Orders for the construction of ships at the shipyards of the Russian Federation: Results of 2022-2023". – Text : electronic // Information agency InfoLine : [website]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (accessed: 03.01.2023).

Appendix G. Status of Arctic transport fleet shipbuilding[633]

Table G.1 – Status of Arctic transport fleet shipbuilding[634]

Company	Project	Type of vessel	Amount	DWT, thousand tons.	Ice class	Shipyard	Year	Status
Novatek	Yamal LNG	Gas carrier	15	96,7	Arc7	DSME (South Korea)	2017-2019	Completed
	Arctic LNG 2	Gas carrier	(15+6)/8	98,5	Arc7/Arc4	LLC "SSK Zvezda" (15 units)	2023-2025	*Construction status not available. Likely to be delayed.*
						DSME (6 units), 3 units – cancelled	2023	
						DSME (4 units), Samsung HI (4 units)	2023-2024	
	Ob LNG	Gas carrier	5	98,5	Arc7	LLC "SSK Zvezda"	-	Under discussion
	Arctic LNG 1	Gas carrier	15	98,5	Arc7	-	-	Under discussion
	Arctic transhipment	Tugboat	10	0,1	Arc4	Damen	2023	Construction
Gazprom	Novoportovskoye field	Tanker	7	41,5	Arc7	Samsung Hi, South Korea	2016-2019	Completed
Rosneft'	Vostok Oil	Tanker	10	120	Arc7	LLC "SSK Zvezda" (10 tankers)	2024-2027	A contract has been signed
		Tankers, tugs	40	-	-	-	-	-
Severya Zvevda	Syrasaydayskoye field	Bulk carrier	40	110-120	Arc5	-	2027-2030	Under discussion
		LNG icebreaker	2	-	-			

[633] Green - built and under construction in Russia. Red - were built or are planned to be built at foreign shipyards

[634] Analytical database "Orders for the construction of ships at the shipyards of the Russian Federation: Results of 2022-2023". – Text : electronic // Information agency InfoLine : [website]. – URL: https://infoline.spb.ru/shop/bazy-i-reestry-kompaniy/page.php?ID=271726 (accessed: 03.01.2023).

Contuniation of table G.1

Nornikel	MMC Norilsk Nickel	Container ship	5	18,1	Arc7	1 unit – Aker Yards (Finland); 4 units – Wadan Shipyards MTW (Germany)	2006-2009	Completed
		Tanker	1	18,9	Arc7	Nordic Yards Wismar (Germany)	2011	Completed
		Icebreaker	1+1	-	-	1 unit – Helsinki Shipyard Oy (Finland)	2024??? 2027-2030	*Finnish shipyard has declined to undertake the work*
KAZ Minerals	GDK "Baimskaya"	Bulk carrier	3	40	Arc6/Arc7	-	2027-2028	Under discussion
		Icebreaker	1	-	-	-	2027-2028	
		Floating power unit	2+2	9,6	-	Wison (Nantong) Heavy Industry (2 units)	2025-2026	A contract has been signed
DP World	Transit	Container ship	9	6000 TEU	Arc7	-	4 units - ???	Under discussion since 2021. *Unlikely to materialise in the present scenario.*

End of table G.1

Appendix H. Influence of Western sanctions on Russian projects linked to the NSR

Table H.1 – Influence of Western sanction on Russian projects linked to the NSR

№	Project	Planned indicator by the year 2024 (share of target cargo to be carried on the NSR) / 2030 / 2035 or vital for year-round navigation	Sanctions	Consequences	Solution
1	Atomic Icebreakers	Vital for year-round navigation	1. Icebreakers — Project 22220 (LK-60). The commissioning of atomic icebreakers of project 22220 "Yakutia" and "Chukotka" is scheduled for 2024 and 2026. In addition, a contract with the Baltic shipyard for the construction of two more vessels of the same project for delivery in 2028 and 2030 may be signed as funds have been allocated. Presently, Arctic, Sibir and Ural are in service. The first of the class Arctic took seven years. There have been slippages in the project due to delay in supply of equipment including those earlier envisaged from Ukraine, and also from Finland. The next icebreaker – Yakutia – is planned to be commissioned in 2024, Chukotka – in 2026. Their localization, according to the director of the consulting company "Gekon" Mikhail Grigoriev, should reach 96%. The vessels are being built at the Baltic Shipyard. 2. Icebreakers — Project 10510 (LK-100YA). The first of the Leader-class icebreakers (total 3 planned) was launched in 2021 at the Zvezda shipyard, Bolshoi Kamen, Primorye territory near Vladivostok. Delivery is likely to be delayed beyond the planned 2027 due to some of the equipment being required from abroad. Earlier it had been announced that they would be ready by 2024-25.	Dmitri Medvedev noted that the delivery of icebreakers is not as per the designated schedule due to difficulties in supply of equipment, inadequate qualified personnel and lack of funding. In addition, there is a problem with supply of critical equipment for reserve power supply and propulsion from Finnish firm, 'Wartsila'.	Focus on import substitution of all equipment.

Continuation of table H.1

2	Diesel icebreakers	Critical for year-round navigation	Finnish firms have declined to participate in the project.		Focus on indigenous shipbuilding and import substitution.
3	Auxiliary ships for search and rescue and support	Critical for year-round navigation	Dutch firm 'Damen' has revoked existing contracts. Ships ready in China are also not going to be delivered because of ongoing sanctions.		Focus on indigenous shipbuilding and import substitution.
4	Dredging	Critical for allowing passage of larger ships and to maintain existing ports			Focus on indigenous shipbuilding and import substitution.
5	Vostok Oil	30 (37.5%) / 100 (66,67%) / 100 (45,45%)	Trafigura's stake in Vostok Oil, including bank debt, was acquired by Nord Axis Limited, an independent trading company registered in Hong Kong. Vitol Group announced its intention to withdraw from the Vostok Oil project and completely stop trading in Russian oil and petroleum products by the end of 2022. In addition, the oil and gas industry has been hit by fresh EU, US and Japanese sanctions. The main oilfield service Companies" (France's Schlumberger, America's Halliburton and Baker Hughes, Switzerland's Weatherford) have exited Russia.	The loss of significant export markets and the need to find new ones. The plan of 30 million tons by 2024 seems unlikely to be achieved.	Search for new investors mainly in Asian countries. Search for new export markets.

Continuation of table H.1

6	Yamal LNG	19,7 (24,63%) / 19,5 (13%) / 19,5 (8,86%)	Baker Hughes recalled engineers and all shipments of equipment for joint venture projects in Russia.	Possible problems with equipment maintenance. The threat of disruption in the project.	The serviceability of equipment may decrease, which could lead to an increase in prices for hydrocarbons. Russia needs to create its own capacities for the construction of large-capacity LNG plants.
7	Arctic LNG 2	12,6 (15,75%) / 21,4 (14,27%) / 21,4 (9,73%)	Exit of French Total, German Linde, Siemens and Japanese Mitsui from the project. It is reported that Chinese manufacturers have stopped production of modules for the project. Refusal of Daewoo Heavy Industries to comply with the order for the construction of icebreakers for the transportation of LNG due to non-fulfilment of payment.	Shift of stage 1 of project implementation dates by at least 1 year. The threat of disruption or serious delays in the implementation of the complete project earlier scheduled to reach full capacity by 2026. In addition, lack of icebreakers for LNG transportation. Two LNG hubs at Murmansk and Kamchatka: were planned by Novatek in 2020. The current status of the order placed on South Korean DSME is not known.	Replacing the French Technip with the Russian Nipigaz. Possibility of transfer of contracts for the construction of LNG ice class tankers to the Russian shipyard "Zvezda". Obtaining additional financing from the Russian bank Sberbank.
8	Norilsk Nickel	0,96 (1,2%) / 1,08 (0,72%) / 1,08 (0,49%)	The sanctions that the UK authorities imposed on June 29 against the largest co-owner (owns almost 36%) and the president of Norilsk Nickel, Vladimir Potanin, do not affect the company itself. In January 2023, the company reported a delay of at least two years in certain projects.		Norilsk Nickel and Rosatom have abandoned the idea of building a dual-fuel icebreaker that could run on both diesel and LNG.

Continuation of table H.1

9	Sakhalin 1	There is no share allocated to this project in the Plan.	ExxonMobil's exit from the project.	Investor loss and possible reduction of traffic on the NSR.	Vladimir Putin signed a decree on the creation of the Russian operator of the Sakhalin-1 project.

Compiled on the basis of:

1. Decree of the Government of the Russian Federation dated 01.08.2022 N 2115-r "On approval of the attached Plan for the development of the infrastructure of the Northern Sea Route for the period up to 2035". – URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (accessed: 01.03.2023) (in Russian).
2. Trafigura withdrew from Vostok Oil, selling 10% in the Nord Axis Limited project. – Text : electronic // TASS : [website]. – URL: https://tass.ru/ekonomika/15204643 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
3. Baker Hughes withdraws engineers from the Yamal LNG and Sakhalin-2 projects. – Text : electronic // BFM.ru : [website]. – URL: https://www.bfm.ru/news/502380 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
4. Potanin spoke about the impact of personal sanctions on Norilsk Nickel. – Text : electronic // RBC : [website]. – URL: https://www.rbc.ru/business/05/07/2022/62c32d3c9a7947181d8e9978 (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
5. Due to sanctions, the new Norilsk Nickel icebreaker will be without an LNG engine. – Text : electronic // Nakanune.ru : [website]. – URL: https://www.nakanune.ru/news/2022/07/22/22667515/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
6. Aliferova, A. V. Putin signed a decree on the creation of the Russian operator of the Sakhalin-1 project / A. V. Aliferova. – Text : electronic // Neftegas : [website]. – URL: https://neftegaz.ru/news/gosreg/753652-v-putin-podpisal-ukaz-o-sozdanii-novogo-operatora-proekta-sakhalin-1/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
7. Godovannik, L. Baltic plant begins to sue Finnish Wartsila for 5 million euros / Godovannik, L. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://vedomosti-spb.ru/business/articles/2022/11/23/951830-baltiiskii-zavod-trebuet-wartsila (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
8. Kaverin, D. Deputy Chairman of the Central Bank Medvedev said about the difficulties in the construction and commissioning of icebreakers / D. Kaverin // Gazeta : [website]. – URL: https://www.gazeta.ru/social/news/2022/11/18/19068289.shtml (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
9. Delays and successes. Icebreaker construction program 22220 ave. / LK-60YA. – Text : electronic // Military Review : [website]. – URL: https://topwar.ru/205744-zaderzhki-i-uspehi-programma-stroitelstva-ledokolov-pr-22220-lk-60ja.html (accessed: 01.03.2023) [in Russian].
10. Russia launches construction of world's most powerful nuclear icebreaker. – Text : electronic // The Arctic : [website]. – URL: https://arctic.ru/infrastructure/20210706/996250.html (accessed: 01.03.2023).
11. Russia to Build Three Nuclear-Powered Project 10510 Leader Icebreakers by 2024-2025. – Text : electronic // Navy Recognition : [website]. – URL: https://navyrecognition.com/index.php/naval-news/naval-news-archive/2017/september-2017-navy-naval-forces-defense-industry-technology-maritime-security-global-news/5551-russia-to-build-three-nuclear-powered-project-10510-leader-icebreakers-by-2024-2025.html (accessed: 01.03.2023).

Continuation of table H.1

12. Humpert, M. France's Technip To Complete Exit From Arctic LNG 2 Project in First Half of 2023 / M. Humpert // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/frances-technip-complete-exit-arctic-lng-2-project-first-half-2023 (accessed: 01.03.2023).

13. Humpert M. South Korean DSME Cancels Contract for Novatek Arctic LNG Carriers / M. Humpert // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/south-korean-dsme-cancels-contract-novatek-arctic-lng-carriers (accessed: 01.03.2023).

14. Humpert M. Novatek Orders World's Largest Floating LNG Storage Unit for Arctic / M. Humpert // High North News : [website]. – URL: https://www.highnorthnews.com/en/novatek-orders-worlds-largest-floating-lng-storage-unit-arctic (accessed: 01.03.2023).

15. Petrova N. New sanctions against Russia: What will they change / N. Petrova. – Text : electronic // News.ru : [website]. – URL: https://news.ru/economics/novye-sankcii-protiv-rossii-chto-oni-izmenyat/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

16. Norilsk Nickel to postpone implementation of major projects due to problems with suppliers. – Text : electronic // Expert : [website]. – URL: https://expert.ru/2023/01/24/norilskiy-nikel-otlozhit-realizatsiyu-krupnykh-proyektov-iz-za-problem-s-postavschikami/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

17. Eiterjord, T. Amid Ukraine war Russia's Northern Sea Route turns East / T. Eiterjord. – Text : electronic // The Diplomat : [website]. – URL: https://thediplomat.com/2022/12/amid-ukraine-war-russias-northern-sea-route-turns-east/ (accessed: 01.03.2023).

18. Litova A. Russia is actively updating its fleet: it is planned to build more than 1,000 new vessels by 2035 / A. Litova. – Text : electronic // Vedomosti : [website]. – URL: https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyaet-flot (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

End of table H.1

Appendix I. Assessment of transport-logistics support to key projects of Plan-2022

Table I.1 – Assessment of transport-logistics support to key projects of Plan-2022[635]

Mineral resource development projects				Navigation	Delivery of security goods	Production							Transport infrastructure		
№	Status	Investor	Name of the project			Start of shipment by the NSR	Oil	Gas condensate	LNG	Ammonia	Mining products	Coal	Cargo fleet	Port Fleet	Transhipment complex
1	Current	Gazprom Neft	Novyj Port	K	Current delivery	Current export	+	+							
2		Novatek	Yamal LNG					+	+						
3		Nornickel	Norilsk Nickel					+			+				
4		AEON	Syradasayskoye field									+			
5		Polymetal	Mayskoye field	C							+				NA
6		Highland Gold	5 projects										NA	NA	NA
7		Zyryansky coal mine	Zyryanka									+	NA	NA	NA
8		Lukoil	Sandibinskoye field				+								

[635] Notes: 1. NA: non-appearance for unexplained reasons.
2. NO: suspension from work.
Cargo forecasts of some Arctic projects are overstated and are not provided with a transport component – expert (head of the company "Gekon", leading researcher of IMEMO RAS Mikhail Grigoriev). – Text : electronic // PortNews : [website]. – URL: https://portnews.ru/news/343810/ (accessed: 01.03.2023) [in Russian].

Contuniation of table I.1

9	Under construction	Rosneft	Vostok Oil	К	Current delivery	2024	+								
10		Novatek	Arctic LNG-2 (ASMPG 2)			2024		+	+						
11	Planned	KAZ Minerals	Baimskaya			2029					+			NO	NA
12		TriArk Mining	Tomtorskoye field	С	Not known	2027					+			NA	NA
13		Novatek	Ob Gas Chemical Complex	К	2023	2027		+	+	+			NO	Yamal LNG	Novatek
14		Rosatom	Pavlovskoye field[636]		2026	2027					+				NA
15		Novatek	Arctic LNG-1		2024	2028		+	+				NO	ASMPG 2	Novatek
16		Novatek	Arctic LNG-3		2026	2033		+	+				NO	NO	Novatek
17		Novatek	Yurkharovneftegaz		Not known	2034		+	+				NO	NO	Novatek

End of table I.1

[636] Note: The Pavlovskoye field is located outside the Northern Sea Route.

Appendix J. SWOT analysis of the State policy in the development of the Northern Sea Route and the current state of the NSR as an international transport communications

Table J.1 – SWOT analysis of the State policy in the development of the Northern Sea Route and the current state of the NSR as an international transport communications

Strengths	Weaknesses
• Connects the western and eastern territories of Russia; • Availability of natural resources requiring transportation to emerging markets; • Development of existing ports on the NSR route; • The shortest way from Asia to Europe; • The presence of partners such as China, which is actively investing in the project; • Limited military capabilities of the United States and NATO to hinder navigation on the NSR; • Absence of pirate attacks, as well as international terrorism in the region.	• The need for huge financial investments - many projects were announced without any source of funding; • The current state policy regarding the NSR does not contain any specific proposals to attract international investors; • Inadequate mechanism of supervision of the economic viability of projects by the FS; • The presence of lobbying, which provides funding only for projects that are considered priority; • The 2022 Plan, despite Western economic sanctions, continues to focus on the European market, still paying special attention to the development of the Murmansk transshipment hub; • Absence of annual evaluation reports of an independent agency, such as the Audit Chamber; • Lack of technologies for the full development of the route, especially in shipbuilding, satellite and communication infrastructure; • Weak port infrastructure, especially inadequate dredging technology not designed to accept large-tonnage vessels; • Insufficient capacity of the nuclear icebreaker fleet, which helps the passage of ships for year-round navigation; • Insufficient diesel icebreaker fleet, which helps the passage of ships for year-round navigation;

Continuation of table J.1

	• Weak communication infrastructure and dependence on foreign satellites and technologies to provide satellite communications along the NSR, for example, shadow communication zones above 70 degrees latitude affect the functioning of the Global Maritime Emergency Safety System (GMDSS); • Lack of qualified personnel, such as shipbuilding specialists and ice pilots and captains; • Low equipment of platforms and equipment for search and rescue operations (PS); • Weak determination of the ice situation using synthetic aperture radar satellites to make an accurate forecast of ice-covered marine areas (required to ensure year-round navigation); • Auxiliary infrastructure, such as the development of railways and river transport, is given insufficient attention and insufficient funding is allocated. • Climatic conditions that may provoke emergency situations, and may also affect search and rescue operations; • The presence of controversial issues in the regulatory and legal plan.
Opportunities	Threats
• Driving force of socio-economic development of the region; • Increase the navigation period; • Attracting foreign investors; • A possible alternative to the Suez Canal; • Ensure access of goods from the Arctic and Far Eastern regions to foreign markets.	• Economic sanctions that have already affected the overall development of the NSR; • Environmental risks associated with an increase in cargo traffic and capable of harming the fragile nature of the Arctic; • Lack of payback for transport infrastructure projects (investments are required more than the benefits that will be received); • The growth of conflict and militarization of the Arctic.

End of table J.1