

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
при ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Институт государственной службы и управления

Факультет международного регионоведения и регионального управления

Направление подготовки: 38.03.04 «Государственное и муниципальное
управление»

Направленность (профиль) «Межгосударственное взаимодействие (с
углубленным изучением иностранного языка)»

КУРСОВАЯ РАБОТА

на тему:

«Значение северного морского пути: сравнительный анализ российских и
зарубежных исследований»

Автор работы:

студент 1 курса ОМ17-6 группа
очной формы обучения
Гришаков Павел Юрьевич
подпись _____

Руководитель работы:

Кандидат географических наук, доцент
Голубченко Игорь Вячеславович
подпись _____

«____» _____ 2018 г.

Москва 2018

Оглавление

| | |
|---|----|
| Введение..... | 3 |
| Глава 1. Северный морской путь: опыт освоения и перспективы развития..... | 6 |
| 1.1.История и этапы освоения Северного морского пути..... | 6 |
| 1.2.Геополитическое значение Северного морского пути..... | 10 |
| Глава 2. Сравнительный анализ российских и зарубежных исследований..... | 24 |
| 2.1. Северный морской путь в отечественной литературе..... | 24 |
| 2.2. Северный морской путь в зарубежной литературе..... | 27 |
| 2.3. Сравнительный анализ российских и зарубежных исследований..... | 32 |
| Заключение..... | 40 |
| Список использованной литературы..... | 43 |

Введение

Актуальность исследования заключается в том, что в настоящее время Северный морской путь является главным и кратчайшим морским путем, проходящим между Европейской частью Российской Федерации и Дальним Востоком, и представляет собой интерес, как с экономической точки зрения, так и с международной.

Еще с 2012 года на парламентских слушаниях, проведенных 24 мая 2012 года, было рассмотрено и утверждено положение Северного морского пути (далее СМП) а также рассмотрен повышенный интерес к Арктике со стороны Китая и стран юго-восточной Азии, стран Европы. 8 июня 2015 г. Правительство России утвердило комплексный проект его развития, которая позволит обеспечить безопасность мореплавания, деятельности кораблей и судов, защиту морской среды от загрязнения, повысит надежность транзитных перевозок и т.д.

Именно на тех парламентских слушаниях и было отмечено, что вопрос о СМП не достаточно разработан, что необходимо проводить массу изменений и улучшений, как законодательной базы, так и хозяйственной базы: «Требуется незамедлительно решить проблемы модернизации системы гидрометеорологического, гидрографического, навигационного обеспечения безопасности мореплавания, обновления картографического материала, расширения объемов площадного обследования сложных в навигационном отношении участков трассы Северного морского пути, обеспечения возможных новых маршрутов».

Научная значимость состоит в анализе российского и зарубежного опыта поддержки морских путей, выявлении особенностей механизмов поддержки СМП, а также в определении тенденции нынешнего развития.

Цель исследования: Проследить историю создания Северного морского пути, а также выявить пути совершенствования механизмов поддержки Северного морского пути. Цель вытекает из названия работы и ее предмета.

Объектом исследования является Северный морской путь как транспортная магистраль.

Предметом исследования – оценки зарубежных и отечественных специалистов по данному вопросу.

Задачи:

1. Изучить историю и выделить основные этапы в освоении Северного морского пути;
2. Определить геополитическую значимость Северного пути для России;
3. Проанализировать отечественную и зарубежную оценку Северного морского пути;
4. Провести сравнительный анализ отечественных и зарубежных исследований по вопросам Северного морского пути

Практическая значимость – в возможности изменения действующей системы поддержки транспортной системы Российской Федерации с учётом созданных предложений и рекомендаций на основе полученных исследований.

План исследования основан на решении каждой из поставленных задач в соответствующей части работы. Так первая глава будет посвящена общим вопросам, касающимся терминологии морского права, транспортных путей, теоретическим и методологическими основам. Вторая глава представит собой анализ методов и механизмов поддержки морских путей, транспортных систем в Российской Федерации, в частности Северного морского пути, и опыта зарубежных странах.

Теоретической основой исследования стали научные работы, посвящённые: Л.Н.Анисимов, Ю.Я. Баскин, К.А. Бекашев, С.А.Глотов, Г.В. Игнатенко, Ю.М. Колосов, Э.С.Кривчикова, С.Б.Крылов В.И. Кузнецов, Д.Б.Левин, И.И.Лукашук, Г.И.Морозов, О.И.Тиунов, Б.Н. Топорнин, Г.И.Тункин, Д.И.Фельдман, Г.В.Черниченко, М.Л.Энтин и др. Среди зарубежных авторов необходимо выделить Т.К.Хартли, Д.Анцилотти, Я.Броунли.

Курсовая работа состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованной литературы.

Во введении обоснована актуальность выбранной темы, определены цели и задачи исследования, объект и предмет, методы исследования и теоретическая база.

В первой главе дана история исследования и развития Северного морского пути, а также дана оценка геополитической значимости исследуемой транспортной магистрали.

Вторая глава посвящена изучению оценок отечественных и зарубежных специалистов по вопросам Северного морского пути.

В заключении подведены итоги проведенного исследования, приведены выводы по каждой из поставленной исследовательской задаче

Глава 1. Северный морской путь: опыт освоения и перспективы развития

1.1. История и этапы освоения Северного морского пути

Одним из весьма сложных вопросов в области геополитики, права, экологии, военного дела и т.д. стоит вопрос об освоении и использовании пространства и природных ресурсов Мирового океана, особенно его арктической части. Особенность арктической части заключается в том, что на земном шаре нет аналогий, а северный морской путь хоть и является достаточно коротким (Например, он короче морского пути из Европы в Индию и т.д.) но освоение его всегда представляло значительные трудности, т.к. СМП проходит по ледовитым морям. Для предотвращения ледовых препятствий требуются мощные ледоколы, хорошо приспособленные для плавания суда с прочнейшим корпусом и мощными двигателями.

Существует версия, что впервые, открытия и путешествия в северных морях были сделаны русскими поморами – жителями побережья Белого моря. Охотники-поморцы ходили на небольших судах в Берингово море бить морского зверя, используя в качестве мест для зимовок острова. Первые уже задокументированные попытки открытия Северного пути относятся к XVI в.

Среди европейских исследователей одним из первых был англичанин Хью Уиллоуби, который в 1553 году попытался проплыть в глубь СМП на восток. Его путешествие не увенчалось успехом вследствие огромного количества льда, в котором гибли суда.

Однако ценность английских исследований Северо-Восточного прохода для нас огромна, поскольку позволяет нам убедиться в том, что русские мореплаватели к этому моменту уже достигли достаточных успехов в освоении Арктики. Впервые записи англичан были изданы лишь в 1937-м году в книге «Английские путешественники в Московском государстве в XVI в». Эта книга стала переизданием сочинения «Книга путешествий». В книге подробно описывалось, что «русские моряки, заинтересованные в установлении морских сношений с Норвегией через Белое море и Мурманский берег, огибали на

небольших ладьях северные берега Скандинавии и хорошо знали Нордкап, называвшийся ими «Мурманским носом», то есть торговали морем с Европой».

Экономическую важность СМП для России теоретически обосновывали многие выдающиеся люди России, такие как М.В. Ломоносова и Д.И. Менделеев, а также исследователи Арктики, например – Колчак.

Первое легальное определение юридического статуса Северного морского пути принадлежит РСФСР и относится к годам гражданской войны. Так в апреле 1919 года был создан Комитет Северного морского пути при правительстве А.В. Колчака. Начальником Комитета северного морского пути назначен генерал-майор корпуса гидрографов А.В. Попов, а начальником речного каравана судов Карской экспедиции - полковник Д.Ф. Котельников¹. Помимо своей основной деятельности, Комитет занимался и просветительской деятельностью, например в конце марта 1919 года в Перми, в газете «Освобождение России» появилось объявление о проведении открытой лекции для населения «О северном морском пути». Лекцию читал Д.Ф. Котельников, который летом 1918 года совершил плавание по Северному морскому пути и, командуя экспедицией, доставил военный груз из Архангельска в Омск².

В 20-х годах XX века Комитет Северного морского пути перестал существовать при А.В. Колчаке, а был преобразован в Комитет морского пути. К основным задачам комитета относилось изучение Северного морского пути в целях организации его в часть постоянной экономической связи России с Европой, а также для реализации товарообмена с границей и транспортировки товаров и грузов Европейской России через устье рек Оби, Енисея, Лены и Колымы.

1 Информационное агентство СЕВЕРПРЕСС

URL:// <http://sever-press.ru/obshchestvo/item/6094-u-istokov-izucheniya-arktiki> (дата обращения 20.01.2018г.)

2 Морской путь в Сибирь: (Доклад начальника Военно-Обской экспедиции подполковника Д.Ф. Котельникова министру торговли) // Освобождение России. – 1919. – 3 апр. (№ 77). – С. 2-3; ранее опубликован в омском «Сибирском вестнике» (Орган Временного Сибирского правительства) (1918. 22 окт. № 49) под названием «Доклад министру торговли и промышленности Сибирского Правительства, начальника Обской экспедиции, корпуса гидрографов подполковника Котельникова «О мерах, обеспечивающих мореплавание и речное судоходство до бухты «Находка».

Исторически так сложилось, что первый полноценный поход по Северному морскому пути был совершен русскими моряками, на русских кораблях и за счет русских инвестиций. Уникальную экспедицию возглавлял Б.А. Вилькицкий — русский морской офицер, гидрограф, геодезист, исследователь Арктики³. В честь Бориса Вилькицкого и его отца Андрея названы 9 топонимов на карте Арктики. Самый знаменитый из них пролив Вилькицкого между Таймыром и Северной Землей, а также залив в Баренцевом море, два мыса и ледник на островах Новая Земля, четыре острова (в Енисейском заливе, среди островов Де-Лонга, в заливе Терезы Клавенес и в архипелаге Норденшельда).⁴

7 июля 1914 года два ледокольных парохода «Вайгач» и «Таймыр» вышли из Владивостока. Переход проходил в сложных гидрометеорологических, навигационных условиях во льдах. С сентября 1914 по июль 1915 года суда зимовали во льдах в заливе Толля у Таймыра и освободившись от льда прибывив Архангельск только 16 сентября 1915 года. Благодаря этой экспедиции было открыто множество течений, изучены ветра, толщина и состояние льда, перемещение льдин, глубина морей, описаны мысы.

Начиная с 1932 года начались сквозные экспедиции (без заходов в порт). Одной из первых таких экспедиций послужила экспедиция О.Ю. Шмидта. Результатом экспедиции стала организация в Северном комитете Главного управления, которому было поручено все отрасли народного хозяйства, начиная с транспорта, строительства промышленных предприятий и кончая торговлей, заготовками пушнины, созданием культурных баз, школ, больниц⁵.

3 Д. Дараган. Памяти Бориса Андреевича Вилькицкого. // Морские Записки 1961. № 3/4 (55)

4 Арктическая энциклопедия: в 2-х томах — дополненное и переработанное издание «Северной энциклопедии» / отв. ред. Ю.Ф. Лукин. – М.: Издательство «Паулсен», 2017. Т.1. С. 426-427.

5 Беляев, Д. П. Очерки по истории изучения и освоения Арктики : учебное пособие / Д. П. Беляев ; М-во образования и науки Рос. Федерации, Мурман. гос. гуманитар. ун-т. - Мурманск : МГПУ, 2013.

Первый в мире атомный ледокол был спущен на воду 5 декабря 1957 года. Впервые появилось судно, которое могло круглогодично проводить суда практически по любым маршрутам в Северном Ледовитом океане⁶.

Большой научной базой для изучения арктических пространств и ресурсов является Санкт-Петербург, где сосредоточен кадровый потенциал и значительная часть российских судостроительных мощностей, в том числе такие предприятия как ФГБУ «АНИИ», ФГУП «Крыловский государственный научный центр».

В Морском совете при Правительстве Санкт-Петербурга создана специальная Полярная комиссия. 17 марта 2015 года в Министерстве РФ по развитию Дальнего Востока сформирована рабочая группа по развитию Северного морского пути⁷.

Отметим, что на современном этапе морская деятельность в Арктике имеет много аспектов и состоит из нескольких компонентов:

- морская исследовательская деятельность;
- исследования по освоению шельфа;
- транзитные перевозки грузов по СМП;
- вывоз продукции, которая производится или добывается в Арктике;
- завоз грузов, необходимых для строительных работ и обеспечения

жизнедеятельности.

Таким образом, Северный морской путь является на сегодняшний день главной национальной морской коммуникацией России в Арктике, и которая имеет жизненно важное значение для ее настоящего и будущего освоения.

СМП как единая транспортная система связывает европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных рек Сибири и пролегает в районах, примыкающих к Арктическому побережью Российской

6 Беляев, Д. П. Атомный ледокольный флот как фактор освоения Арктики ; // Устойчивое социальное развитие северных территорий России: опыт, проблемы, перспективы / М-во образования и науки Рос. Федерации, Мурман. гос. гуманитар. ун-т, М-во образования и науки Мурман. обл. [и др.]. - Мурманск, 2013. - С. 182-186.

7 Кокин С.В. Инфраструктурные проекты как точки роста опорных зон российской Арктики. / С.В. Кокин, В.Ю. Андрусенко. //Государственный аудит. Право. Экономика. - 2017.- № 1. - С. 58

Федерации. Всего в российской Арктике на протяжении Северного морского пути находится более 50 портов, порт-пунктов и терминалов.

С 1 января 2017 г. одновременно стали действовать как Полярный кодекс, так и статья 234 Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., которая устанавливает для прибрежного государства особые права регулировать судоходство в районах его исключительной экономической зоны, покрытых льдами. В контексте данной статьи Российская Федерация сохраняет за собой право, которое подкреплено историческими правооснованиями, осуществлять регулирование всех видов судоходства на протяжении всего Северного морского пути⁸.

Таким образом, установленный государственной властью Российской Федерации законодательно-правовой режим Северного морского пути сохраняет своё действие.

1.2.Геополитическое значение Северного морского пути

Рассматривая Северный морской путь как одну из составляющих геополитической зоны России в этой части земного шара, необходимо отметить наличие определённых геополитических факторов, которые во многом определяют её значение. Сам Северный морской путь в геополитическом аспекте невозможно рассматривать отдельно от Арктической зоны Российской Федерации.

Прежде всего, это геополитическое положение Северного морского пути, которое понимается как его положение по отношению к другим государствам и геополитическим объектам, с учётом сходства или различий политических систем и стратегических потенциалов, а также наличия или отсутствия взаимных геополитических интересов и проблем.

В первую очередь это касается как самой Российской Федерации в целом, так и граничащих с нею в арктической зоне государств, которые так или иначе вынуждены выражать своё отношение к существованию Северного морского

⁸ Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г. // Официальный сайт ООН.

пути. Другими факторами, характеризующими геополитическое значение Северного морского пути, являются отсутствие или наличие внимания к нему со стороны других государств и его вхождение в зону различных мировых геополитических проблем.

В соответствии с 76-й статьёй Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., никакое государство не вправе устанавливать контроль над Арктикой, но имеющие выход к Северному Ледовитому океану страны могут объявить своей исключительной экономической зоной территорию, простирающуюся на двести морских миль от берега⁹.

Данная зона может быть расширена ещё на 150 морских миль, если государство сумеет представить веские доказательства, что арктический шельф является продолжением её сухопутной территории. При этом прибрежное государство в собственной экономической зоне имеет преимущественное право на добычу полезных ископаемых.

Список стран, политическая территория которых имеет выход к арктическому региону планеты и её шельфу, включает в себя Российскую Федерацию, Канаду, США, Норвежское и Датское королевства. Островные и прибрежные районы данных государств образуют, совместно с акваторией Северного Ледовитого океана, так называемый трансграничный регион Арктики.

В качестве основания для закрепления за вышеперечисленными государствами статуса Арктических стран и раздела между ними арктической территории, выступает наличие северных рубежей данных государств выходящих за границы Северного полярного круга.

Актуальной геополитической проблемой, оказывающей влияние на развитие Северного морского пути, является процесс разграничения арктического шельфа, субъектами которого выступают сразу несколько Арктических стран. Кроме того, на право освоения арктических районов в настоящее время стали претендовать помимо Арктических стран такие

⁹ Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г. // Официальный сайт ООН.

государства как КНР, Япония, Германия, Индия, Республика Корея и некоторые другие страны мира.

Российская Федерация по сравнению с остальными государствами обладает рядом явных преимуществ. Во-первых, береговая линия России имеет наибольшую протяжённость в Северном Ледовитом океане. Во-вторых, наибольшими размерами берегового склона и шельфового дна¹⁰.

В-третьих, именно вдоль побережья России проходит самая сложная и самая продолжительная часть Северного морского пути, который постепенно приобретает всё большую международную значимость.

Российская Федерация стала первой арктической страной, которая решила обосновать свои притязания в рамках науки и в соответствии с нормами международного права. Так, в 2001 г. Россией в Комиссию ООН, занимающуюся вопросами границ континентального шельфа, была направлена заявка, в которой обосновывались права на район Арктики, включавший в себя подводные хребты Менделеева и Ломоносова. Но эксперты из Комиссии ООН отклонили российскую заявку «за недостатком информации»¹¹.

В августе 2015 г. Россия повторно подала в Комиссию ООН своё представление о границах материкового шельфа, которое было дополнено результатами научных исследований российских учёных-полярников. На этот раз их основательность не вызвала сомнений даже у представителей Соединённых Штатов, которые отметили качество и фундаментальность исследований российских учёных и полярных исследователей.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., Российской Федерации в её арктическом секторе принадлежат все без исключения острова, а нейтральной территорией является центральная часть Северного Ледовитого океана, постоянно покрытая льдом зимой и частично летом¹².

10 Забродина Е. Как поделить арктический пирог. Комиссия ООН по шельфу начала рассматривать заявку РФ // Российская газета. – 2016. – 11 августа. – С.4.

11 Авхадеев В.Р. Многосторонние международные соглашения, регулирующие правовой режим Арктики // Журнал российского права. – 2016. – № 2. – С. 135-143.

12 Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г. // Официальный сайт ООН.

Здесь стоит отметить, что правительство США в свою очередь не ратифицировало Конвенцию ООН по морскому праву от 1982 г., а потому они не могут с точки зрения международного права пойти тем же путём что и Россия. Однако уже в 2007 г. американской администрацией был принят документ, озаглавленный «Совместная стратегия морской державы в XXI веке», в котором указывается, что: «...климатические изменения постепенно способствуют освобождению из-под льда вод арктической зоны, что важно не только для добычи новых ресурсов, но и для прокладки новых морских путей... Важна задача сохранения глобальной мобильности американских военных и гражданских судов и самолетов во всём арктическом регионе»¹³.

Таким образом, можно констатировать, что Северный морской путь и вся Арктическая зона России в целом привлекают к себе самое пристальное внимание со стороны зарубежных «партнёров» Российской Федерации. Так, 1-2 июня 2012 г. в ходе своего визита в Норвегию госсекретарь США Хиллари Клинтон вместе с главой норвежского МИДа Йонаса Сторе прибыла в город Тромсё, где на совместной пресс-конференции тот объявил данный город-порт «столицей Арктики», а США – ведущим государством в Арктике¹⁴.

Американское руководство сформировало план расширения своей военной деятельности в Арктике ещё до того, как началась гражданская война на Украине, а Крымский полуостров вошёл в состав Российской Федерации. С тех пор военные действия Пентагона и Североатлантического альянса стали наполняться конкретным содержанием в ускоренном порядке. Так, стали регулярными военные учения НАТО в Арктике¹⁵.

В период 2014–2017 гг. внимание правящих кругов США было отвлечено от арктического макрорегиона событиями на Украине и в Сирии. Другим фактором, повлиявшим на снижение внимания к Арктике, стало отсутствие тех

13 Цит. по: Широкопад А.Б. Пора пресечь покушения на русскую Арктику // Независимая газета. – 2017. – 13 января.

14 Там же.

15 Мухин В. Вашингтон и Москва готовятся к битве за Арктику // Независимая газета. – 2016. – 16 октября.

существенных изменений климатических условий, на которые ориентировались американские политические стратеги¹⁶.

Однако правительство США совместно с Норвегией занимают официальную позицию, декларирующую тезис о том, что Северный морской путь является международной морской коммуникацией и должен рассматриваться как «...общее достояние всего человечества»¹⁷.

Другим политическим конкурентом Российской Федерации выступило королевство Дания, чьи представители в 2014 г. заявили свои права на огромный район к северу от Гренландии площадью почти в 900 тысяч кв. км. Территория, на которую претендуют датчане, включает весь хребет Ломоносова, напрямую пересекаясь с интересами Российской Федерации, и доходит до границ её двухсотмильной экономической зоны.

Однако большинство международных экспертов выражают мнение, что Датское королевство не может рассчитывать, что его претензии будут приняты к удовлетворению, так как для этого представителям Дании пришлось бы опровергнуть основательные доводы полярных геологов и учёных из России. Положение усугубляется тем, что датчане не обладают необходимыми технологиями и средствами, а также не могут позволить себе нести соответствующие затраты.

Реальным конкурентом Российской Федерации, который обладает богатым опытом полярных исследований и соответствующими технологиями в этой сфере может быть только Канада, которая в своё время первая из всех полярных государств приступила к разделу Арктики. Главным своим соперником по освоению Арктики канадские правящие круги видят Российскую Федерацию. Так, ещё в 1977 г. в Канаде был создан Циркумпольный совет иннуитов, то есть племён Северной Канады и Гренландии. После 1991 г. с распадом СССР этот Совет начал вмешиваться во внутренние дела Российской Федерации, основывая свою деятельность на

16 Комраков А. США охладели к Арктике. // Независимая газета. – 2016. – 22 ноября. – С.4.

17 Широкопад А.Б. Пора пресечь покушения на русскую Арктику // Независимая газета. – 2017. – 13 января.

«соблюдении прав человека» и вербовать себе сторонников среди населения Чукотки и коренных жителей Якутии¹⁸.

Кроме того, Комиссия ООН по границам континентального шельфа не может принимать политических решений о том, какому государству принадлежит та или иная зона в Арктике. В компетенцию Комиссии ООН входит только лишь определение принадлежности сектора морского дна к континентальному шельфу¹⁹.

По этой причине возникает проблема политического урегулирования вопроса относительно разграничения морских акваторий между Российской Федерацией, Датским и Норвежскими королевствами, США и Канадой.

Впрочем, здесь стоит отметить, что первые шаги в данной сфере уже были предприняты между королевством Норвегия и Российской Федерацией, которые в 2010 г. после почти сорокалетнего спора сумели достичь договорённостей по разделу акватории Баренцева моря²⁰.

Многие специалисты в области морского права выражают мнение, что данный прецедент, может послужить основанием для принятия его за основу для всех заинтересованных сторон²¹.

Кроме вышеуказанных стран свои претензии на территории в различных районах Арктики выдвинули также Исландия, Швеция и Финляндия, обосновывая свои требования на утверждении, что их северные границы, установленные в начале XX столетия, были неправомерно изменены.

В 1996 г. по инициативе Финляндии был образован Арктический Совет, провозгласивший своей главной целью защиту природы полярной зоны. В

18 Широкопад А.Б. Пора пресечь покушения на русскую Арктику // Независимая газета. – 2017. – 13 января.

19 Авхадеев В.Р. Многосторонние международные соглашения, регулирующие правовой режим Арктики // Журнал российского права. – 2016. – № 2. – С. 135-143.

20 Толмачёв П.И. Геоэкономический аспект поиска баланса интересов в современных российско-норвежских отношениях в Арктике // Экологический вестник России. Ч. 1. – 2015. – № 7. – С. 4-7.

21 Толмачёв П.И. Геоэкономический аспект поиска баланса интересов в современных российско-норвежских отношениях в Арктике // Экологический вестник России. Ч. 2. – 2015. – № 8. – С. 24-31.

состав постоянных членов Арктического Совета входят Финляндия, Дания, Канада, Исландия, Норвегия, Российская Федерация, Швеция и США.

Помимо них существуют ещё страны-наблюдатели. Интересно, что кроме традиционно принимающих участие в таких организациях европейских государств, в их число вошли Индия, КНР, Сингапур, Республика Корея и Япония, чьи границы достаточно удалены от полярного круга. Так, КНР в конце 2012 г. направила в Арктический совет обновлённую заявку на повышение её статуса до уровня государства-участника. В документе содержалось положение, что страна заинтересована в сохранении природного баланса Арктики и готова способствовать развитию и освоению этого макрорегиона²².

КНР в последнее время предпринимает значительные усилия по созданию и формированию сильного ледокольного флота. Тем самым КНР реализует на практике известный постулат комбинирования в арктическом макрорегионе мира применения морской силы и экономического освоения регионального пространства²³.

С развитием и расширением своей деятельности Арктический Совет, изначально созданный с целью решения экологических проблем Заполярья, постепенно превращается в организацию, занимающуюся не только вопросами окружающей среды, но и уделяющую всё большее внимание экономической и логистической сферам. Постепенно его деятельность начинает приобретать политический оттенок²⁴.

Роль стран-наблюдателей при Арктическом Совете незначительна. Они всего лишь получают информацию о повестке дня, которую формирует «арктическая восьмерка». Однако некоторые страны расценивают своё включение в число наблюдателей в качестве значимого дипломатического прорыва. Они рассчитывают постепенно активизировать и нарастить своё участие в делах Арктики. Их интерес значительно возрос с появлением

22 Матияк Л.А. Арктические стратагемы Пекина // Власть. – 2016. – № 8. – С. 189-194.

23 Там же. С. 190-191.

24 Макаров И.А., Степанов И.А. Экологический фактор экономического развития Российской Арктики // ЭКО. – 2015. – № 11. – С.120-138.

информации о таянии льдов и об увеличении возможностей использования судоходных коммуникаций Северного морского пути в российской зоне и канадского Северо-Западного прохода²⁵.

Ещё одной причиной стало получение и опубликование новых данных о запасах полезных ископаемых в Арктике. Так, согласно экспертным оценкам Геологической службы США, в арктическом макрорегионе сосредоточено более 13 % от общего объёма мировых неразведанных запасов нефти и около 30 % природного газа. Также там находятся большие залежи редких металлов и неметаллических полезных ископаемых²⁶.

Здесь необходимо отметить такой факт, что на выполнение различных научных программ по изучению гидрометеорологического режима арктических районов, геофизические и геологические исследования государства Европейского союза и Соединённые Штаты затрачивают ежегодно почти один миллиард долларов. Другим интересным фактом выступает то, что для проведения данных исследований привлекаются ледоколы российских государственных и частных компаний. В качестве примера может служить поход в 2008 г. ледокола «Капитан Драницын» с американской экспедицией Университета Аляски на борту.

Поэтому о своей готовности принять участие в разработке различных месторождений на арктическом шельфе заявило более двух десятков государств, которые стремятся не отставать от арктических стран. Среди них – Индия, КНР, Республика Корея, Бразилия, а также Федеративная Республика Германия и Япония.

Причина такого повышенного интереса, безусловно, кроется в больших запасах газового конденсата и нефти на территории Арктики, а также в возможности эффективного использования Северного морского пути по доставке добытых ресурсов.

25 Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады // Вестник МГУ. – 2011. – № 2. – С. 92-128.

26 Елисеев Д.О. Глобальные тенденции развития Арктики: риски для России // Проблемы теории и практики управления. – 2014. – № 4. – С. 62-71.

В целом, арктический трансграничный регион уже сейчас является зоной пересечения геополитических интересов всех этих стран. Предпосылки таковы, что в перспективе геополитические интересы в этом регионе мира будут только возрастать, а их пересечения – усложняться²⁷.

В настоящее время США, несмотря на то, что они уступили место мирового экономического лидера КНР, по-прежнему остаются одним из могущественных государств мира, чей военный потенциал во многом до настоящего времени сопоставим с военными возможностями Российской Федерации в сфере обычных наступательных вооружений.

В качестве другого крупного геополитического игрока в арктическом макрорегионе выступает Канада. Здесь необходимо учитывать, что она является одним из ближайших союзников США, а её внешняя политика практически полностью следует в русле американского внешнеполитического курса.

В последнее время отмечено увеличение тенденций военного присутствия вооружённых сил США в арктическом макрорегионе, в частности американских военно-морских сил. Так, в марте 2014 г. в акватории Северного Ледовитого океана состоялись манёвры военно-морского флота, имеющие кодовое обозначение «ICEX-2014» – «Ледовые учения-2014».

В этих учениях были задействованы атомные многоцелевые подводные лодки, в состав вооружения которых входят стратегические крылатые ракеты «Томагавк» с дальностью действия свыше двух тысяч километров в зависимости от их оснащения. Другим примечательным аспектом этих манёвров стало привлечение к участию в них военных ледоколов береговой охраны Канады и кораблей военно-морских сил Великобритании.

Помимо американцев и канадцев, в арктическом макрорегионе мира присутствуют вооружённые силы Норвегии, Швеции и Финляндии. Эти страны неоднократно выдвигали идею о создании военного блока – своеобразного

27 Сильвестров Л.К. Арктика и антироссийские санкции: что дальше? // Энергия: экономика, техника, экология. – 2016. – № 3. – С.10-13.

полярного «НАТО». В полярных районах на регулярной основе проводятся военные учения, включая спорные зоны шельфовых акваторий России²⁸.

В рассматриваемом нами геополитическом аспекте Российская Федерация по своим территориальным размерам, наличия в её распоряжении значительного ресурсного потенциала, а также развитых вооружённых сил, выступает если не ведущим игроком в Арктике, то, во всяком случае, нисколько не уступает США. Так, в настоящее время Российская Федерация является единственной в мире страной, которая помимо атомных подводных лодок в составе своих военно-морских сил, имеет в своём распоряжении атомные ледоколы, как однореакторные старых типов, так новых типов с двумя реакторами²⁹.

В геополитическом аспекте рассматриваемой темы это можно рассматривать как определённое технологическое преимущество России в сравнении с другими странами арктического макрорегиона³⁰.

Необходимо отметить, что в последнее время арктический макрорегион и прилегающие к нему территории стали привлекать к себе внимание таких государств как Япония и КНР, которые стремятся включить его в зону своих национальных интересов.

Согласно положениям стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения её национальной безопасности в 2015 г. были созданы военные структуры для защиты арктического побережья трассы Северного морского пути на всём его протяжении. В частности было сформировано отдельное командование противовоздушной обороны.

В настоящее время практически на всех островах вдоль Северного морского пути расположены постоянные гарнизоны, которые обеспечивают

28 Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? – М.: Изд-во РИСИ, 2011.– 191 с.

29 Воробьёв В.М., Никитин В.С. Атомные ледоколы и освоение арктического шельфа // Арктика. Экология и экономика. – 2016. – № 1. – С. 76-81.

30 Савельев А.Н., Селин В.С., Щеголькова А.А. Геоэкономические обстоятельства и политические тенденции регионального присутствия России в Арктике // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 12. – С. 205-209.

деятельность стационарных и мобильных РЛС, которые образуют своеобразный защитный купол не только над районами судоходства, но и над всей российской Арктической зоной в целом. С целью осуществления контроля за воздушным и морским пространством региона организовано постоянное дежурство всех средств обнаружения и разведки целей, а также вновь введена практика воздушного патрулирования приграничных арктических зон дальними перехватчиками МиГ-31БМ, как на западе, так и на востоке³¹.

Для обеспечения и реализации всех этих мероприятий задействованы практически все объекты инфраструктуры Северного морского пути. Корабли тылового обеспечения Северного флота России и транспортные суда перебрасывают на арктические острова и в пункты побережья боевую технику, осуществляют завоз крупногабаритных социально-бытовых блоков жизнеобеспечения³².

Почти на всём своём протяжении Северный морской путь входит в зону ответственности Северного флота Российской Федерации. Лишь восточная его часть – Чукотское море относится к зоне ответственности Тихоокеанского флота России. Военно-морские силы регулярно проводят свои учения, которые в западной части маршрутов Северного морского пути, пролегающих в акватории Баренцева моря, происходят на постоянной основе³³.

Так, было завершено восстановление авиабазы российских Воздушно-Космических сил – «Темп», расположенной на о. Котельный. В настоящее время она может круглогодично функционировать независимо от погодных условий. На неё обеспечен приём средних транспортных самолётов типов Ан-26, Ан-72 и Ан-74П³⁴.

31 Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. (утв. Президентом РФ 8 февраля 2013 г. № Пр-232).

32 Гаврилов Ю. Арктику прикроют «Бастионы» // Российская газета. – 2015. – 2 июня. – С.2.

33 Козьменко С.Ю., Селин В.С. Современное оборонно-экономическое позиционирование России в арктических акваториях // Морской сборник. – 2016. – № 7. – С. 38-43.

34 Мухин В. Минобороны берёт Арктику под особый контроль // Независимая газета. – 2015. – 19 января.

Все объекты военной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации и на трассах Северного морского пути предназначены для их долговременного использования. Это свидетельствует о серьёзности намерений руководства России закрепиться в данном макрорегионе на постоянной основе³⁵.

К 2015 г. усилиями российских военных на острове Земля Александры в составе архипелага Земля Франца-Иосифа был восстановлен самый северный в мире ледовый аэродром, который расположен в 896 километрах от точки Северного полюса. В том же году стратегические бомбардировщики Воздушно-Космических сил России Ту-160 и Ту-95МС приступили к полётам в воздушном пространстве российской Арктической зоны. Эти действия вызвали негодование в политических кругах Канады, Норвегии, Великобритании и США. Однако Российская Федерация отвергла все обвинения в милитаризации Арктики, указав на то, что о полётах стратегических бомбардировщиков было объявлено заранее.

Таким образом, можно констатировать, что Российская Федерация использует боевую авиацию в качестве политического инструмента для обозначения решимости отстаивать свои собственные интересы в регионе³⁶.

Положениями «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» предусмотрено комплексное усиление береговой охраны и службы пограничного контроля. Также предусмотрена новая структура организации технического контроля над стратегическими проливами, устьями рек и заливами на всём протяжении маршрутов Северного морского пути и сопутствующей им инфраструктуры³⁷.

35 Козьменко С.Ю., Селин В.С. Современное оборонно-экономическое позиционирование России в арктических акваториях // Морской сборник. – 2016. – № 7. – С. 38-43.

36 Богачёв В. Ф., Савельев А.Н., Евграфова Л.Е. Международный военно-морской салон в Санкт-Петербурге: перспективы развития // Геополитика и безопасность. – 2014. – № 2. – С. 115-118.

37 Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 18 сентября 2008 г. № Пр-1969) // Российская газета. – 2009. – 27 марта. – № 4877.

Военное руководство Российской Федерации уделяет особое внимание организации регулярного морского и воздушного патрулирования всей трассы Северного морского пути от Североморска до острова Врангеля, расположенного возле чукотского побережья. Её целью является мониторинг не только военной, но и ледовой обстановки, данные о которой могут использоваться для коммерческих судов, проходящих Северным морским путём.

В настоящее время на побережье Арктической зоны Российской Федерации основана целая сеть населённых пунктов и обособленных терминалов, которые выполняют функции портов и транспортных баз. При этом растёт важность Енисейской, Обской, Колымской, Ленской и меридиональной тихоокеанской транспортных осей освоения. Сюда же можно отнести широтную северно-прибрежную транспортную ось освоения, которая тянется вдоль всего Северного морского пути от Чукотского автономного округа до портовых пунктов Архангельской и Мурманской областей. В будущем большую стратегическую значимость будут иметь тихоокеанский и северный подходы к Берингову проливу³⁸.

Итоги анализа развития стратегической и военно-политической ситуации указывают, что в данный момент маловероятно применение вооружённых сил в Арктике в большом масштабе. Разрешение противоречий в этом регионе планеты в основном будет находиться в плоскости международно-правовых отношений с учётом демонстрации военных возможностей государств.

Основные геополитические угрозы военной безопасности Российской Федерации в Арктической зоне в свете процессов складывания нового мироустройства носят нарастающий характер. В основном они исходят от военно-политических блоков и государств, чьи интересы находятся в противоречии или в будущем могут войти в противоречия с государственными интересами Российской Федерации.

38 Бакланов П.Я., Романов М.Т. Об уникальности геополитического положения Тихоокеанской России // Проблемы Дальнего Востока. – 2013. – № 6. – С. 29-38.

Для нивелирования возникающих геополитических угроз руководством Российской Федерации, как на правительственном уровне, так и на уровне отдельных министерств, предпринимаются дополнительные меры по укреплению страны на её «крайнем восточном фланге». Так, разработан проект создания в районе Берингова пролива нескольких технологически оснащённых центров по обслуживанию кораблей и транспортных судов. Дополнительно на них будут возложены функции осуществления контроля за районами входа и выхода из Берингова пролива и их обороны от потенциального «нежелательного проникновения»³⁹.

Всё вышеперечисленное позволит обеспечить не только эффективность функционирования и дальнейшего развития Северного морского пути, но и способствовать надёжному геополитическому контролю Российской Федерации над её арктическими территориями.

Глава 2. Сравнительный анализ российских и зарубежных исследований

2.1. Северный морской путь в отечественной литературе

Объём отечественной научной литературы, посвящённый Северному морскому пути достаточно обширен и многообразен. Ему посвящено множество монографий, коллективных работ и различных статей.

Примером дореволюционной историографии могут служить такие исследования, как монография Ф.М. Студитского «История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива» изданная в 1883 г., работа Ю.М. Шокальского «Морской путь в Сибирь» опубликованная в 1893 г., а также другие научные работы.

После революции в советский период издаются следующие крупные работы: М.С. Боднарский «Великий Северный морской путь» в 1926 г.,

³⁹ Гаврилов Ю. Арктику прикроют «Бастионы» // Российская газета. – 2015. – 2 июня. – С.2.

«История экспедиций в полярные страны» М.А. Дьяконова в 1938 г., и наконец, публикуются монографии академика В.Ю. Визе «Северный морской путь» в 1940 г. и «Моря советской Арктики» 1940–1948 гг.⁴⁰.

Характерной особенностью вышеуказанных исследований является их ограниченность в освещении темы Северного морского пути, проявляемая в хронологическом описании различных арктических экспедиций. Единственным исключением является монография В.Ю. Визе – «Моря советской Арктики», в которой автор затрагивает различные политические и социально-экономические предпосылки использования и развития Северного морского пути в контексте общего освоения Арктики.

В настоящее время существуют большое количество современных исследований, затрагивающих различные международные и геополитические аспекты существования Северного морского пути и арктических территорий России.

Здесь стоит упомянуть работу П.Я. Бакланова «Географические и геополитические факторы и направления долгосрочного развития Арктической зоны России»⁴¹, где рассматриваются различные аспекты международных отношений, и в частности касающиеся эксплуатации Северного морского пути.

Экономический аспект Северного морского пути затрагивается в статьях М.В. Слипенчука – «Панарктическое международное партнерство: актуальный форсайтинг» и «Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы»⁴².

Автор справедливо указывает как на недостатки политики правительства России в отношении Северного морского пути, так и на открывающиеся

40 Визе В.Ю. Моря Российской Арктики: В 2-х тт. – Т. II. – М.: Paulsen, 2016.– 340 с.: ил.

41 Бакланов П.Я. Географические и геополитические факторы и направления долгосрочного развития Арктической зоны России // Вестник Дальневосточного отделения РАН. – 2015. – № 2. – С. 15-24.

42 Слипенчук М.В. Панарктическое международное партнерство: актуальный форсайтинг // Экономические стратегии. – 2016. – № 6. – С. 84-99; Он же. Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы // Арктическое обозрение. Официальное издание Международного экспертного совета по сотрудничеству в Арктике. – 2016. – № 2. – С. 10-15.

возможности в сфере совместного освоения арктической зоны Российской Федерации с КНР и другими странами Юго-Восточной Азии.

Работы В.С. Селина «Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России» и «Национальные интересы и экономическая безопасность в Российской Арктике» в основном посвящены проблемам безопасности Северного морского пути⁴³.

Проблематика международно-правового регулирования на основе двусторонних соглашений и сотрудничества в вопросах делимитации морских зон прилегающих к Северному морскому пути освещена в статье В.Р. Авхадеева⁴⁴. В своей статье он подробно рассматривает опыт правового урегулирования спорных вопросов между Норвежским королевством и СССР, а затем и Российской Федерацией.

Также среди современных исследований стоит отметить совместную работу двух авторов А.А. Сергунина и В.Н. Коньшева «Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество?»⁴⁵, в которой они рассматривают Арктику как зону столкновения интересов циркумполярных стран и описывают сложившуюся в регионе систему международных отношений и организаций.

Ещё одной работой в отечественной научной литературе, в которой уделяется особое внимание значению Северного морского пути, является статья А.М. Коновалова «Арктика: национальные интересы в условиях глобализации»⁴⁶.

43 Селин В.С. Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России // Регион: Экономика и Социология. – 2010. – № 3. – С. 23-39; Он же. Национальные интересы и экономическая безопасность в Российской Арктике // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2012. – № 31. – С. 2-10.

44 Авхадеев В.Р. Международно-правовое регулирование сотрудничества Российской Федерации с сопредельными государствами в Арктике на основе двусторонних договоров // Журнал российского права. – 2016. – № 9. – С. 138-145.

45 Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? – М.: Изд-во РИСИ, 2011.– 191 с.

46 Коновалов А.М. Арктика: национальные интересы в условиях глобализации // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2011. – № 48. – С. 20-28.

В данной работе автором выдвигается постулат, согласно которому невозможно обособленное существование российского сектора Арктики отдельно от России и остального мира.

А.М. Коновалов даёт сценарии и перспективы развития Северного морского пути, которые обусловлены различными факторами. К ним он относит процессы глобализации, активизацию контактов между государствами в арктическом макрорегионе, обострение соперничества и конкуренции в сфере освоения пространств и ресурсной базы.

Автор анализирует данные факторы, определяя объективные предпосылки перехода российских территорий в Арктике к инновационной траектории устойчивого роста.

Таким образом, можно констатировать, что в настоящее время в отечественной науке существует достаточно много исследований, посвящённых многообразным аспектам развития и эксплуатации Северного морского пути и связанных с ним полярных регионов планеты.

2.2. Северный морской путь в зарубежной литературе

Одной из первых публикаций в английской научной литературе, посвящённых истории освоения Северного морского пути стала монография А. Кинлока «История Карского морского торгового пути в Сибирь»⁴⁷.

Характерной особенностью данной работы является то, что она базируется в основном на российских дореволюционных источниках – в первую очередь, на издании «Северный морской путь и ходатайство сибирских городов» от 1898 г.

В основном в работе рассматривались вопросы, связанные с темой режима порто-франко. Автор достаточно негативно относится к попыткам

47 Kinloch, A. History of the Kara Sea trade route to Siberia. London: Army and Navy Cooperative Society, 1898.– 95 p.

российских властей закрепить за собой право на Северный морской путь на всём его протяжении.

В 30-х гг. XX века на фоне активного сотрудничества СССР с Норвегией и Великобританией по вопросам проведения экспедиций в Карском море, а также освоения восточной части Северного морского пути, за границей был издан ряд научных трудов, посвящённых истории русской Арктики. Так, К. Мэйсон в своей статье выделяет период 1874–1905 гг., характеризуя его как этап пробных торговых предприятий Карского моря⁴⁸.

Среди зарубежных исследований второй половины XX века необходимо отметить труд американского специалиста К. Криптона «Северный морской путь: его роль в российской экономике до 1917 г.»⁴⁹. Работа была издана в рамках госпрограммы США, относящейся к изучению СССР, также как и другой труд К. Криптона – «Северный морской путь и экономика Советского Союза»⁵⁰.

Среди вопросов, касающихся развития морской торговли в прилегающих к Северному морскому пути районах, в монографиях К. Криптона затронута деятельность британских компаний.

Среди экономических трудов зарубежных авторов, касающихся темы освоения и эксплуатации Северного морского пути, необходимо отметить монографии Т. Армстронга – «Северный морской путь: история советской эксплуатации Северо-Восточного прохода»⁵¹, а также труд У.-Э. Батлера – «Северо-восточный морской путь»⁵². В данных работах приводятся содержательные очерки по истории освоения Северного морского пути.

48 Mason, K. Notes on the Northern Sea Route // *The Geographical Journal*. 1940. Vol. 96, №. 1. P. 27-28.

49 Krypton, C. *The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917*. New York: Methuen, 1953.– 194 p.

50 Krypton, C. *The Northern Sea Route and the economy of the Soviet Union*. New York: Methuen, 1956.– 219 p.

51 Armstrong, T. *The Northern Sea Route: Soviet exploitation of the North East Passage*. Cambridge University Press, 1952.– 186 p.

52 Butler, W.E. *Northeast Arctic Passage*. Alphen aan den Rijn: Sijthoff & Noordhoff International Publishers, 1978. Vol. 1. P. 48-62.

В исследовательском труде Р. Дэйвенпорта-Хайнса – «Британский бизнес в Азии»⁵³, рассматриваются вопросы английского коммерческого судоходства по Северному морскому пути в контексте проникновения британского и французского капитала в экономику дальневосточных и сибирских регионов России.

Также можно отметить некоторые зарубежные статьи, посвящённые истории процесса освоения районов Заполярья и Крайнего Севера. К примеру, статьи И.-Р. Стоуна, которые были опубликованы в научных журналах, чьей специализацией является изучение Арктики – «Arctic» и «The Polar Record».

В них рассматриваются экспедиции полярного капитана Д. Виггинса⁵⁴, а также деятельность британского дипломата Р.-Б. Мориера, направленная на учреждение русскими властями режима порто-франко в Сибири и на Дальнем Востоке⁵⁵.

Из зарубежных исследований, посвящённых современным вопросам освоения Арктики и Северного морского пути в частности, в первую очередь следует выделить монографию видного канадского учёного Майкла Байерза – «Кому принадлежит Арктика?»⁵⁶.

В своей работе М. Байерз даёт детальный анализ основных событий, оказавших повлиявшие на развитие противостояния в Арктике между США и Канадой, и правовые основания их претензий, в общем контексте развития международных отношений и изменений в сфере безопасности.

Другим видным зарубежным исследователем современных проблем Арктики является профессор Университета Калифорнии Оран Янг – создатель «теории международных режимов». Он считается классиком теории международных отношений и одним из наиболее авторитетных учёных в сфере

53 Davenport-Hines, R.P.T. *British business in Asia since 1860*. Cambridge University Press, 1989. P. 76-77; 255-258.

54 Stone, I.R. *Joseph Wiggins (1832–1905)* // *Arctic*. 1994. Vol. 47, № 3. P. 405-410.

55 Stone, I.R. *Sir Robert Morier and the sea route to Siberia* // *Polar Record*. 1995. №. 30. P. 343-346.

56 Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады // *Вестник МГУ*. – 2011. – № 2. – С. 92-128.

геополитики и экономики, а также экспертом по вопросам глобального управления в сфере экологии Арктического макрорегиона мира⁵⁷.

Здесь стоит отметить, что в заграничных политических и коммерческих кругах принято разделять коммуникация проходящие по территории арктического макрорегиона на два больших независимых маршрута.

Первый из маршрутов это собственно Северный морской путь, который признаётся международным сообществом в качестве внутренней транспортной артерии России, имеющей стратегическое значение.

Второй, который проходит в международных водах вдоль «полярной арктической дуги», называется Northern Passage. Именно он рассматривается США и их союзниками в качестве незаконно контролируемой Российской Федерацией морской коммуникации, должной обладать международным статусом⁵⁸.

Характерной чертой зарубежных публикаций настоящего времени, касающихся Северного морского пути является переписывание истории в угоду современных политических реалий. Многие иностранные авторы абсолютизируют значение архивных источников и исторических документов, поэтому историографические обзоры не всегда объективно отражают суть протекающих исторических процессов.

Из этого можно сделать вывод о том, что в современной историографии зачастую отражается борьба, ведущаяся между различными странами за ресурсный потенциал и пространства арктического макрорегиона, включая и маршруты Северного морского пути. Именно этим можно объяснить стремление некоторых государств-участников «арктического диалога», выдвинуть «исторические аргументы» как обоснование своего присутствия в Арктике.

57 Янг О.Р. Арктика в будущем: арена конфликтов или «зона мира»? // Вестник МГУ. – 2011. – № 2. – С.244-255.

58 Янг О.Р. Арктика в будущем: арена конфликтов или «зона мира»? // Вестник МГУ. – 2011. – № 2. – С.244-255.

К примеру, в научной историографической литературе Норвегии господствуют представления об исключительной роли этой страны в создании так называемой «арктической идентичности». В качестве обоснования данных представлений выдвигается постулат «арктического империализма», введённый в оборот норвежским историком Улавом Ристе в его работе «История внешней политики Норвегии»⁵⁹.

Ещё одним примером является коллективный труд 19 авторов из Норвегии «Во льдах. История Норвегии и полярных регионов», в котором норвежцам отводится образ «полярной нации». Само Норвежское королевство рассматривается в качестве «великой полярной державы»⁶⁰.

Рассмотренные выше работы и исследования зарубежных учёных и специалистов позволяют сделать вывод о том, что интерес к Северному морскому пути и российскому сектору Арктики по-прежнему сохраняется на достаточно высоком уровне. При этом необходимо отметить, что исторический вклад России в освоение Северного морского пути и районов Крайнего Севера, зарубежными авторами зачастую ставится под сомнение.

Сегодня Арктика, имеющая выходы во все мировые океаны, становится гигантским международным перспективным проектом XXI века, потенциально крупнейшей инвестиционной площадкой современного мира. Так считают не только приарктические страны, постоянные члены Арктического совета - Дания, Исландия, Канада, Норвегия, Россия, США, Финляндия, Швеция, имеющие здесь естественные интересы, но и далекие от Арктики страны ЕС, АТР и страны с быстро развивающимися экономиками.

В соответствии с международным правом все они могут работать в свободной экономической зоне Арктики, а согласно Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) суда всех стран имеют право мирного прохода еще и через 12-мильные территориальные воды приарктических стран. Являясь мировым лидером по объемам экспорта и ведущим торговым партнером стран

59 Ристе У. История внешней политики Норвегии / пер. с англ. М. Коробочкина. – М.: Изд-во «Весь Мир», 2003. – 416 с.

60 Into the Ice: The History Norway and the Polar Regions. – Oslo, 2006. – 84 p.

ЕС, КНР ищет новые надежные, кратчайшие и безопасные пути доставки своих грузов в Европу. Проводка морского торгового каравана из Шанхая в Гамбург через Берингов пролив по Северному морскому пути сокращает время доставки грузов на 40%.

По оценкам китайских экспертов, только один "северный" рейс контейнеровоза или сухогруза может сэкономить от 0,5 до 3,5 млн. долларов. Причем не только за счет расхода топлива, оплаты фрахта судов, труда моряков и проч. Еще одно весомое обстоятельство - в высоких северных широтах нет пиратов, как в Малаккском проливе или Аденском заливе. Кроме того, Китай стремится укрепить свои позиции в Арктическом совете, где наряду с Италией и Южной Кореей имеет статус временного наблюдателя.

В декабре 2012 года Китай направил в этот международный орган обновленную заявку на повышение статуса до уровня страны-наблюдателя, подчеркнув, что ему небезразлична судьба Арктики. Новый статус даст определенные политические обоснования и правовую основу для практического освоения региона.

В мае этого года Арктический совет на своем саммите министров иностранных дел положительно решил вопрос о статусе наблюдателя для шести стран: Индии, Италии, Сингапура, Южной Кореи, Японии и Китая. Заявка Европейского Союза была встречена положительно, но пока не была принята, поскольку ЕС предстоит ответить на ряд вопросов, в том числе о запрете на канадскую продукцию из тюленя. Конвенция ООН по морскому праву определяет внешнюю границу государства по 12-мильной зоне, а экономическую — по 200-мильной. Расширение экономической зоны допускается лишь в случае, если границы континентального шельфа (подводная окраина материка) простираются за пределы 200-мильной экономической зоны

2.3. Сравнительный анализ российских и зарубежных исследований

Научные изыскания времён советского периода характеризовались наличием идеологического противостояния между странами Запада и СССР. Арктический макрорегион рассматривался, прежде всего, как один из значимых стратегических районов планеты, контроль над которым стремились получить обе противоборствующие стороны.

Исходя из этого, советскими учёными и исследователями был взят курс на популяризацию освоения Крайнего Севера и Северного морского пути отечественными землепроходцами и исследователями. В советской научной литературе иностранцам отводилась только лишь научно-исследовательская роль, а их вклад в практическое освоение Северного морского пути игнорировался.

Стоит отметить, что такой подход не способствовал всестороннему изучению проблематики, связанной с исследованиями освоения и развития Северного морского пути.

В свою очередь в исследованиях зарубежных авторов второй половины XX века можно проследить аналогичные тенденции. К примеру, в работе таких исследователей как Т. Армстронг и У.-Э. Батлер описываются одиночные плавания кораблей в морях Восточной Сибири, предпринятые британскими торговыми компаниями.

Заслуга открытия Северного морского пути авторами целиком приписывается английскому капитану Д. Виггинсу. В данных исследованиях, в ущерб научной аналитике, преобладает фактологический материал, а соответственно даются предельно поверхностные выводы.

К примеру, английскими авторами распространялось утверждение о том, что русские предприниматели и купцы на рубеже XIX–XX столетий противодействовали развитию Северного морского пути силами иностранных компаний. Несомненно, что данное утверждение является достаточно спорным.

Другим примером может служить упомянутая выше монография Р. Дэйвенпорта-Хайнса – «Британский бизнес в Азии»⁶¹. В данной работе указывается, что британцы фактически единолично контролировали все морские торговые перевозки, осуществляемые по Северному морскому пути в районе Карского моря.

В качестве одной из главных причин, послуживших их прекращению, автор указывает строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. Другой причиной называется увеличение русскими властями пошлин на импортные товары.

В работе норвежского историка Улава Ристе «История внешней политики Норвегии», в которой немалая часть уделена взаимоотношениям между Норвегией и Россией, содержатся утверждения о том, что именно норвежцы были первооткрывателями большинства земель и островов в Арктике, а потому именно они должны владеть этим регионом и Северным морским путём в частности.

Современные зарубежные исследователи проблем Арктики в международном аспекте в основном опираются на взгляды и положения, выдвинутые их предшественниками.

Так, канадский исследователь и эксперт по международному праву М. Байерз в своих работах выдвигает обоснование необходимости создания своеобразных «Арктических ворот», открывающих Северный морской путь для всего международного сообщества, а также ставит вопрос – кому должны будут принадлежать ключи от них?

Поднимая вопрос о контроле за так называемыми «Арктическими воротами» автор не рассматривает Россию в качестве одного из возможных участников осуществления данного контроля. Для него таковыми являются исключительно Канада и США.

61 Davenport-Hines, R.P.T. British business in Asia since 1860. Cambridge University Press, 1989. P. 76-77; 255-258.

В качестве оппонентов утверждениям М. Байерза можно привести российских исследователей П.Я. Бакланова и М.Т. Романова, написавших статью «Об уникальности геополитического положения Тихоокеанской России»⁶². Рассматривая особенности и условия положения России в тихоокеанском регионе, авторы указывают на уникальность её географического положения. Они подчёркивают возможности России осуществлять контроль за Беринговым проливом, являющимся главными «восточными воротами» Северного морского пути и невозможность его эксплуатации без её участия.

К этой же теме обращается американский учёный О.Р. Янг, выдвигая свою концепцию «глобального управления» предусматривает возможность её применения в решении проблем Арктики. Смысл его концепции заключается в том, что арктическим государствам необходимо взаимодействовать между собой на позитивной основе, а их представители должны быть готовы разрешать возникающие противоречия на основе принципа справедливости.

При этом О.Р. Янг отмечает, что любой метод или подход в сфере глобального управления должен быть вписан в региональный контекст – с учётом региональной истории, технологического состояния и экономических особенностей развития региона.

В «арктической истории», согласно О.Р. Янгу, важное значение играет роль личности. В качестве примера он приводит М.С. Горбачёва, который инициировал подписание соглашения между США и СССР о линии разграничения морских зон в Беринговом и Чукотском морях. По мнению О.Р. Янга в настоящее время назрела необходимость «...выявления новой группы лидеров арктического движения»⁶³.

Он отмечает, что в последнее время арктический макрорегион и Северный морской путь становятся объектом интереса всё большего числа стран, в том числе и тех, кто не имеет непосредственных границ с Арктикой.

62 Бакланов П.Я., Романов М.Т. Об уникальности геополитического положения Тихоокеанской России // Проблемы Дальнего Востока. – 2013. – № 6. – С. 29-38.

63 Янг О.Р. Арктика в будущем: арена конфликтов или «зона мира»? // Вестник МГУ. – 2011. – № 2. – С. 244-255.

В отличие от своих российских коллег, О.Р. Янг выражает мнение, что участие КНР и других «неарктических» государств в различных проектах по освоению арктического макрорегиона грозит нарушением хрупкого баланса взаимоотношений между государствами, сформировавшегося в Арктике. Построение двусторонних связей в этом аспекте является нежелательным. По мнению О.Р. Янга необходимо сформировать коллективное управление, основанное на взаимовыгодном сотрудничестве всех стран, так или иначе заинтересованных в развитии арктического макрорегиона⁶⁴.

В.Р. Авхадеев в своих статьях не совсем согласен с данными постулатами американского учёного, указывая на то, что двустороннее сотрудничество непосредственно затрагивает интересы двух сторон, «...не создавая каких-либо обязательств для третьих стран»⁶⁵.

Позиция О.Р. Янга заключается в том, что несмотря на все изменения, произошедшие в арктическом макрорегионе и вокруг него, возникающие там проблемы могут быть благополучно разрешены. Базой для этого служат международное право, а также международные площадки – к примеру, Арктический Совет в составе США, Канады, России, Дании, Исландии, Норвегии, Финляндии и Швеции.

Однако О.Р. Янг, в отличие от российского исследователя В.Р. Авхадеева, забывает о «коллизиях» международных отношений. К примеру, уже упоминавшееся отсутствие ратификации со стороны США Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., что даёт возможность американцам не считаться с её положениями.

По мере развития российской Арктики и увеличения навигационного периода интерес к Северному морскому пути (далее СМП) растёт со стороны международного бизнеса, однако в современных условиях к решительным шагам компании пока не готовы. Три крупные корейские компании Hanjin

64 Там же.

65 Авхадеев В.Р. Международно-правовое регулирование сотрудничества Российской Федерации с сопредельными государствами в Арктике на основе двусторонних договоров // Журнал российского права. – 2016. – № 9. – С. 145.

Shipping, Hyundai Merchant Marine и Hyundai Glovis уже несколько лет назад начали изучать возможности арктического судоходства. Две из них впоследствии решили отложить использование данного маршрута, в то время как Hyundai Glovis провела пробный вояж в 2013 году, осуществив перевозку 44 тыс. т нефтепродуктов из российского порта Усть-Луга в корейские Кванъян и Йосу. Несмотря на то, что в том же году компания заявила об инвестиционных планах освоения СМП и повышения конкурентоспособности в этом сегменте транспортировок, подобных рейсов в последующие годы она не повторяла.

В настоящий момент СМП, очевидно, не выдерживает конкуренции со стороны южного маршрута, даже несмотря на пресловутую возможность сокращения расстояния перевозок более чем на треть. По словам представителей Hanjin Shipping и Hyundai Glovis, критичным в выборе маршрута оказываются необходимые затраты на ледокольную оснастку, что особенно невыгодно в условиях доступности СМП для судоходства только в течение нескольких месяцев. Дополнительные капитальные затраты на оснащение судна варьируют от 10 до 30%. Другое препятствие представляют высокие тарифные пошлины по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал, которые в отличие от южного маршрута включают обязательную ледокольную проводку на всем протяжении маршрута для судов класса Arc5 и ниже.

Конечно, сокращение расстояния перевозок обуславливает экономию на топливных издержках, но данный эффект частично компенсируется относительно более высокой нормой потребления топлива (из-за дополнительной тяжести судов с ледокольной оснасткой) и дорогим типом топлива, пригодным для использования в северных широтах. Представители компаний также указали на дополнительные издержки на страховку грузов и обучение экипажа. Навигация в климатических условиях Арктики требует повышенной квалификации экипажа судна (в особенности для лоцмана), что в среднем увеличивает данную статью расходов на 10%.

2013 год стал рекордным для СМП в отношении транзитного грузооборота, который составил 1,36 млн т. Затем наблюдалось резкое

снижение международных перевозок из-за обострения внешнеполитической обстановки и падения цен на энергоресурсы. Зато с каждым годом растёт объём российских внутренних и экспортных перевозок по СМП. В 2016 году суммарный грузопоток по СМП достиг 6,9 млн т (включая транзит в размере 215 тыс. т). В его основе – проекты по добыче полезных ископаемых.

Основу будущего грузопотока составит продукция российских энергетических проектов, основная роль среди которых отведена проекту «Ямал СПГ», поставки с которого начнутся уже в нынешнем году. Суммарная проектная мощность завода составляет 16,5 млн т в год, 95% из которых уже законтрактованы: 7 млн т пойдёт в Европу (Total и Gas Natural Fenosa), по 3 млн т – в Китай (PetroChina) и Индию, а также 2,9 млн т – в Сингапур. Учитывая потенциал других проектов – нефтеналивного терминала «Варандей» (до 6 млн т) (ОАО «Лукойл»), Новопортовского месторождения (6–8 млн т) и месторождения «Приразломное» (до 6 млн т) (ОАО «Газпромнефть»), а также проектов по добыче руд и цветных металлов (до 3,5 млн т), суммарный грузопоток вполне может достичь 30 млн т к 2030 году.

Результаты финансово-экономической модели развития СМП, подготовленной Аналитическим центром при правительстве РФ, указывают, что эти 30 млн т в 2030 году потенциально могут быть дополнены 20 млн т транзитных грузов за счёт переключения на СМП 8 южных торговых путей. Однако для этого потребуются создание арктической контейнерной линии между Мурманском и Петропавловском-Камчатским, включающее в себя строительство 7 контейнеровозов класса Arc8 вместимостью 5000 TEU с выводом на линию к 2023 году. В современных экономических условиях столь масштабные планы кажутся нереалистичными, да и во многом не необходимыми.

Экономическая привлекательность контейнерных перевозок по установленному графику во многом определяется возможностью экономии от масштаба за счёт перевозок большого количества партий грузов одним судном и распределения издержек транспортировки на всём протяжении маршрута.

Контейнеровозы заходят в порты, курсируя по маршруту, разгружая перевозимую и загружая новую продукцию, тем самым сокращая удельную стоимость транспортировки грузов от начальной до конечной точки.

Отсутствие крупных рынков на протяжении СМП, а также особенности арктической навигации, не позволяющие с достаточной точностью гарантировать время доставки, откладывают превращение СМП в крупную международную транспортную артерию как минимум на несколько десятилетий вперёд. Относительно большими перспективами обладают насыпные и наливные грузы, однако этот сегмент в торговле между Европой и Азией значительно уже. На сегодняшний день в год транзитом через СМП проходит меньшее количество судов, чем за сутки через Суэцкий канал.

Скромные перспективы транзита напоминают о том, что СМП для России – это в первую очередь внутренний и экспортный транспортный канал, направленный на экономическое развитие северных малонаселённых регионов, повышение связности арктической зоны и интеграции её и всей России в мировую экономику. Развитие СМП и реализация арктических проектов – необходимый элемент сотрудничества России со странами Азии, в частности заявленного сопряжения инициатив ЕАЭС и Экономического пояса Шёлкового пути КНР. Важным в этой связи становятся текущее строительство порта и газового терминала в порту Сабетта, комплексное развитие Мурманского транспортного узла, который является ключевым элементом цепочки поставок грузов из Северной Европы и Кольского полуострова на трассы СМП, а также дальневосточных портов и логистических хабов.

Заключение

В качестве итогов проведённого исследования значения Северного морского пути в современном мире мы можем сделать несколько общих выводов:

1. Российская Федерация сохраняет за собой право, которое подкреплено историческими правооснованиями, осуществлять регулирование всех видов судоходства на протяжении всего Северного морского пути. Установленный государственной властью Российской Федерации законодательно-правовой режим Северного морского пути в полном объёме сохраняет своё действие, несмотря на различные коллизии, возникающие в международных отношениях с её зарубежными «партнёрами».

В 2011 году на Международном Арктическом форуме, который был организован Русским географическим обществом в Архангельске были определены задачи развития северной транспортной артерии. Северный морской путь рассматривается как главный торговый маршрут глобального значения и масштаба. Северный морской путь (СМП) способен составить конкуренцию традиционным морским линиям по стоимости услуг, по безопасности и качеству. Через Арктику проходит кратчайший путь между крупнейшими рынками Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, этот путь практически на треть короче традиционного южного маршрута, это отличная возможность оптимизировать транспортные расходы, поэтому государства, частные компании, которые выберут арктические перевозки, без сомнения, получат весомые экономические преимущества и дивиденды. Развитие Северного морского пути на основе принципов устойчивого развития, возрастания объемов транспортировки грузов и интеграции его в мировую транспортную систему имеет значительные преимущества перед существующими маршрутами через Суэцкий канал и Индийский океан. СМП сокращает путь из Гамбурга в Шанхай более чем на четыре тысячи морских миль, экономит неделю пути и около 650 тысяч долларов расходов на топливо для каждого судна при отсутствии пиратских рисков.

2. Основные геополитические угрозы безопасности Российской Федерации в Арктической зоне в свете процессов складывания нового мироустройства носят нарастающий характер. В основном они исходят от военно-политических блоков и государств, чьи интересы находятся в противоречии или в будущем могут войти в противоречия с государственными интересами Российской Федерации. Для их нивелирования предпринимаются дополнительные меры по укреплению и развитию данной страны.

На протяжении многих лет хозяйственные системы Севера являются важными факторами обеспечения национальной экономической безопасности, имеющие исключительно главное военно-стратегическое значение для России и ее северных территорий. Поэтому следует отметить, что СМП является национальной морской транспортной магистралью России в Арктике, оборудованная усилиями нашего государства [3,4]. Арктика – физико-географический район Земли, центром которого является Северный географический полюс, а окраина с южной стороны – Северный полярный круг. Стратегическое значение Арктики для перспективного развития России и мира многогранно и общепризнано. Кроме того, тема Арктики находится в центре общественного внимания. Можно отметить, что непосредственное отношение к Арктике имеют двадцать стран, но при этом пять государств имеют арктическую границу. К таким странам относятся: Россия, США, Норвегия, Канада и Дания. В Арктическом регионе возрастает роль европейских стран. Среди государств Арктического совета – Россия, Исландия, Финляндия, Дания, Норвегия, Швеция. Среди стран наблюдателей Арктического совета – Польша, Испания, Италия, Франция, Великобритания, ФРГ и Нидерланды. Следует подчеркнуть значительное повышение активности освоения Арктики азиатских стран – Япония, Китай, Индия, Сингапур и Республика Корея. Высокая заинтересованность проявляется в проведении арктических научных исследований, в создании судов готовых работать в сложной ледовой обстановке, в разработке технологий добычи углеводородов.

3. В настоящее время в отечественной науке наличествует достаточно большой объём исследований, посвящённых многообразным аспектам развития и эксплуатации Северного морского пути и связанных с ним полярных регионов планеты. Это свидетельствует не только о его возрастающем значении в геополитическом плане, но и о растущем к нему интересе со стороны мирового научного и экономического сообщества.

4. Работы и исследования зарубежных учёных и специалистов позволяют сделать вывод о том, что интерес к Северному морскому пути и российскому сектору Арктики по-прежнему сохраняется на достаточно высоком уровне. При этом необходимо отметить, что исторический вклад России в освоение Северного морского пути и районов Крайнего Севера, зарубежными авторами зачастую ставится под сомнение.

5. В настоящее время в качестве приоритетных направлений проведения Российской Федерации политики в отношении арктического макрорегиона можно считать укрепление международного сотрудничества с различными странами в области морских транзитных грузоперевозок, а также привлечение современных достижений зарубежной науки в морской сфере.

В последние годы приняты документы, которыми установлены главные цели и задачи, стратегические приоритеты и механизмы для реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике. Перспективное планирование с принятием эффективных мер по стимулированию инвестиций в инновационные технологии приобретает актуальность, для обеспечения экономического роста, охраны окружающей среды и здоровья людей.

Северный морской путь создавался как транспортная артерия по доставке грузов для нужд региона. Большие богатства Ямала, «Норильский Никель» - все это стало возможным благодаря работе Северного морского пути. Освоение новых природных ресурсов, развитие региона и обеспечение высокого уровня жизни населению могут обеспечить только стабильно работающий Северный морской путь. Всё это делает неизбежным его возрождение.

Список использованной литературы

Нормативно-правовые акты и официальные документы

1. Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г. // Официальный сайт ООН [Электронный ресурс] URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml (дата обращения 14.02.2018).
2. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 18 сентября 2008 г. № Пр-1969) // Российская газета. – 2009. – 27 марта. – № 4877.
3. Постановление Правительства Российской Федерации № 366 от 21 апреля 2014 г. «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (с изм. на 31 августа 2017 г.) // Официальный сайт Правительства РФ [Электронный ресурс] URL: <http://government.ru/docs/29164/> (дата обращения 08.02.2018).
4. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. (утв. Президентом РФ 8 февраля 2013 г. № Пр-232) // Официальный сайт Правительства РФ [Электронный ресурс] URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения 11.02.2018).
5. Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» (в ред. Указа Президента Российской Федерации от 27.06.2017 г. № 287). // Официальный сайт Президента РФ [Электронный ресурс] URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения 14.02.2018).

Литература

6. Armstrong T. In search of a Sea Route to Siberia, 1553-1619 // Arctic. – Calgary, 1984. – Vol.37, № 4. – P.429-440.
7. Armstrong, T. The Northern Sea Route: Soviet exploitation of the North East Passage. Cambridge University Press, 1952.– 186 p.
8. Butler, W.E. Northeast Arctic Passage. Alphen aan den Rijn: Sijthoff & Noordhoff International Publishers, 1978. Vol. 1. P. 48-62.

9. Davenport-Hines, R.P.T. British business in Asia since 1860. Cambridge University Press, 1989. P. 76-77; 255-258.
10. Into the Ise: The History Norway and the Polar Regions. – Oslo, 2006.– 84 p.
11. Kinloch, A. History of the Kara Sea trade route to Siberia. London: Army and Navy Cooperative Society, 1898.– 95 p.
12. Krypton, C. The Northern Sea Route and the economy of the Soviet Union. New York: Methuen, 1956.– 219 p.
13. Krypton, C. The Northern Sea Route: its place in Russian economic history before 1917. New York: Methuen, 1953.– 194 p.
14. Mason, K. Notes on the Northern Sea Route // The Geographical Journal. 1940. Vol. 96, № 1. P. 27-28.
15. Stone, I.R. Joseph Wiggins (1832–1905) // Arctic. 1994. Vol. 47, № 3. P. 405-410.
16. Stone, I.R. Sir Robert Morier and the sea route to Siberia // Polar Record. 1995. № 30. P. 343-346.
17. Авхадеев В.Р. Международно-правовое регулирование сотрудничества Российской Федерации с сопредельными государствами в Арктике на основе двусторонних договоров // Журнал российского права. – 2016. – № 9. – С. 138-145.
18. Авхадеев В.Р. Многосторонние международные соглашения, регулирующие правовой режим Арктики // Журнал российского права. – 2016. – № 2. – С. 135-143.
19. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады // Вестник МГУ. – 2011. – № 2. – С. 92-128.
20. Бакланов П.Я. Географические и геополитические факторы и направления долгосрочного развития Арктической зоны России // Вестник Дальневосточного отделения РАН. – 2015. – № 2. – С. 15-24.
21. Бакланов П.Я., Романов М.Т. Об уникальности геополитического положения Тихоокеанской России // Проблемы Дальнего Востока. – 2013. – № 6. – С. 29-38.
22. Беляев, Д. П. Атомный ледокольный флот как фактор освоения Арктики ; // Устойчивое социальное развитие северных территорий России: опыт, проблемы, перспективы / М-во образования и науки Рос. Федерации,

Мурм. гос. гуманитар. ун-т, М-во образования и науки Мурман. обл. [и др.]. - Мурманск, 2013. - С. 182-186.

23. Беляев, Д. П. Очерки по истории изучения и освоения Арктики : учебное пособие / Д. П. Беляев ; М-во образования и науки Рос. Федерации, Мурман. гос. гуманитар. ун-т. - Мурманск : МГПУ, 2013.

24. Богачёв В. Ф., Савельев А.Н., Евграфова Л.Е. Международный военно-морской салон в Санкт-Петербурге: перспективы развития // Геополитика и безопасность. – 2014. – № 2. – С. 115-118.

25. Веретенников Н.П. Северный морской путь: история, экономика, геополитика, безопасность // Геополитика и безопасность. – 2015. – № 2. – С. 88-94.

26. Визе В.Ю. Моря Российской Арктики: В 2-х тт. – Т. II. – М.: Paulsen, 2016.– 340 с.: ил.

27. Воробьёв В.М., Никитин В.С. Атомные ледоколы и освоение арктического шельфа // Арктика. Экология и экономика. – 2016. – № 1. – С. 76-81.

28. Головатый И.Н. Нормативное правовое регулирование развития Арктической зоны Российской Федерации // Межотраслевая информационная служба. – 2016. – № 4. – С. 23-30.

29. Д. Дараган. Памяти Бориса Андреевича Вилькицкого. // Морские Записки 1961. № 3/4 (55)

30. Елисеев Д.О. Глобальные тенденции развития Арктики: риски для России // Проблемы теории и практики управления. – 2014. – № 4. – С. 62-71.

31. Елисеев Д.О. Северный морской путь в условиях климатических изменений: риски и перспективы развития // Проблемы теории и практики управления. – 2015. – № 10. – С. 18-26.

32. Жаров В.С. Управление территориальными социально-экономическими системами Арктики в масштабе глобального развития. // Северный морской путь: развитие арктических коммуникаций в глобальной экономике «Арктика-2015». – Мурманск: Изд-во МГТУ, 2015. – С. 102-104.

33. Жудро И.С. О модернизации международно-правовой концепции обоснования внешних границ континентального шельфа Российской Федерации

в Арктике // Международное публичное и частное право. – 2015. – № 6. – С. 10-14.

34. Козьменко С.Ю., Селин В.С. Современное оборонно-экономическое позиционирование России в арктических акваториях // Морской сборник. – 2016. – № 7. – С. 38-43.

35. Кокин С.В. Инфраструктурные проекты как точки роста опорных зон российской Арктики. / С.В. Кокин, В.Ю. Андрусенко. // Государственный аудит. Право. Экономика. - 2017.- № 1. - С. 58.

36. Коновалов А.М. Арктика: национальные интересы в условиях глобализации // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2011. – № 48. – С. 20-28.

37. Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? – М.: Изд-во РИСИ, 2011. – 191 с.

38. Котляр В.С. Арктика – регион мирного развития или противоречий? // Международная жизнь. – 2016. – № 5. – С. 105-117.

39. Макаров И.А., Степанов И.А. Экологический фактор экономического развития Российской Арктики // ЭКО. – 2015. – № 11. – С.120-138.

40. Матияк Л.А. Арктические стратегемы Пекина // Власть. – 2016. – № 8. – С. 189-194.

41. Морской путь в Сибирь: (Доклад начальника Военно-Обской экспедиции подполковника Д.Ф. Котельникова министру торговли) // Освобождение России. – 1919. – 3 апр. (№ 77). – С. 2-3; ранее опубликован в омском «Сибирском вестнике» (Орган Временного Сибирского правительства) (1918. 22 окт. № 49) под названием «Доклад министру торговли и промышленности Сибирского Правительства, начальника Обской экспедиции, корпуса гидрографов подполковника Котельникова «О мерах, обеспечивающих мореплавание и речное судоходство до бухты «Находка»».

42. Ристе У. История внешней политики Норвегии / пер. с англ. М. Коробочкина. – М.: Изд-во «Весь Мир», 2003.– 416 с.

43. Рукша В.В. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика. Экология и экономика. – 2015. – № 4. – С. 104-110.

44. Савельев А.Н., Селин В.С., Щеголькова А.А. Геоэкономические обстоятельства и политические тенденции регионального присутствия России в Арктике // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 12. – С. 205-209.

45. Селин В.С. Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России // Регион: Экономика и Социология. – 2010. – № 3. – С. 23-39.

46. Селин В.С. Национальные интересы и экономическая безопасность в Российской Арктике // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2012. – № 31. – С. 2-10.

47. Сильвестров Л.К. Арктика и антироссийские санкции: что дальше? // Энергия: экономика, техника, экология. – 2016. – № 3. – С.10-13.

48. Слипечук М.В. Национальный арктический транспортный коридор: проблемы и перспективы // Арктическое обозрение. Официальное издание Международного экспертного совета по сотрудничеству в Арктике. – 2016. – № 2. – С.10-15.

49. Слипечук М.В. Панарктическое международное партнерство: актуальный форсайт // Экономические стратегии. – 2016. – № 6. – С.84-99.

50. Харлампьева Н.К. Арктическая морская транспортная система: международно-политический аспект // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. – 2015. – № 1. – С. 125-139.

51. Шнайдер А.Г. Северный морской путь – стратегический проект Российской Федерации в Арктике // Экономист. – 2015. – № 10. – С. 64-68.

52. Янг О.Р. Арктика в будущем: арена конфликтов или «зона мира»? // Вестник МГУ. – 2011. – № 2. – С.244-255 Арктическая энциклопедия: в 2-х томах — дополненное и переработанное издание «Северной энциклопедии» / отв. ред. Ю.Ф. Лукин. – М.: Издательство «Паулсен», 2017. Т.1. С. 426-427.

Интернет-ресурсы

53. Гаврилов Ю. Арктику прикроют «Бастионы» // Российская газета. – 2015. – 2 июня. – С.2. [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2015/06/01/arktika-site.html> (дата обращения 16.02.2018).

54. Забродина Е. Как поделить арктический пирог. Комиссия ООН по шельфу начала рассматривать заявку РФ // Российская газета. – 2016. – 11 августа. – С.4. [Электронный ресурс] URL: <https://rg.ru/2016/08/10/komissiiia->

oon-nachala-rassmatrivat-zaiavku-rf-na-shelf-v-okeane.html (дата обращения 15.02.2018).

55. Информационное агентство СЕВЕРПРЕСС <http://severpress.ru/obshchestvo/item/6094-u-istokov-izucheniya-arktiki> (дата обращения 20.01.2018г.)

56. Комраков А. США охладели к Арктике. // Независимая газета. – 2016. – 22 ноября. – С.4. [Электронный ресурс] URL: http://www.ng.ru/economics/2016-11-22/4_6865_arctic.html?print=Y (дата обращения 14.02.2018).

57. Мухин В. Вашингтон и Москва готовятся к битве за Арктику // Независимая газета. – 2016. – 16 октября [Электронный ресурс] URL: http://www.ng.ru/politics/2016-10-26/1_6844_arctic.html?print=Y (дата обращения 07.03.2018).

58. Мухин В. Минобороны берёт Арктику под особый контроль // Независимая газета. – 2015. – 19 января [Электронный ресурс] URL: http://www.ng.ru/armies/2015-01-19/1_arctic.html (дата обращения 07.03.2018).

59. Широкопад А.Б. Пора пресечь покушения на русскую Арктику // Независимая газета. – 2017. – 13 января [Электронный ресурс] URL: http://nvo.ng.ru/realty/2017-01-13/10_932_arctic.html?print=Y (дата обращения 07.03.2018).