

УДК 656.61(327)

Золотухин И.Н.  
Zolotukhin I.N.**Северный морской путь как трансокеаническая магистраль. Проблемы освоения в аспекте интересов держав Северной Пацифики: взгляд из России****The Northern Sea Route as a Transocean Traffic Artery.  
The Issues of Development in the Aspect of the North Pacific Powers' Interests:  
a View from Russia**

Данная статья посвящена современному состоянию Северного морского пути - кратчайшего маршрута из Европы в Азию, являющегося сферой жизненных стратегических и экономических интересов России. В статье рассмотрены перспективы развития СМП как международного транзита, а также интересы держав Северной Пацифики к исследованию и освоению арктического маршрута.

**Ключевые слова:** *Северный морской путь, транзит, международное право, геополитические интересы*



The article is devoted to the contemporary state of the Northern Sea Route (NSR) - the shortest passage from Europe to Asia and the sphere of vital strategic and economic interests of Russia. The prospects of development of the NSR as international transit, as well as the North Pacific Powers' interests to exploration and exploitation of the Arctic route are examined.

**Key words:** *Northern Sea Route, transit, international law, geopolitical interests*

Современное географическое положение России уникально, являясь результатом длительных исторических процессов колонизации, освоения, завоевания новых земель, оставаясь важнейшим фактором геополитических интересов и вызовов нашего государства. Однако преимущественно северо-восточное расположение России в зоне низких температур и суровых климатических условий даёт основание считать российскую географию серьёзным недостатком для ведения хозяйственной деятельности и реализации рентабельных экономических проектов. Ещё в первой половине XX века Иван Солоневич отмечал, что история России есть история преодоления её географии [23, с. 87]. В монографии Фионы Хилл и Клиффорда Гэдди «Сибирское проклятье» условия Сибири (особенно районов Крайнего Севера) признаются непригодными для жилья и «В течение более пятидесяти лет советская власть строила города, промышленные предприятия и электростанции (зачастую и без дорог) в тех местах, где их вообще никогда не должно было быть» [29, с. 121]. Андрей

**ЗОЛОТУХИН Иван Николаевич**, к.полит.н., доцент кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** zolivnik@mail.ru

Исследование выполнено в рамках Государственного задания Министерства образования и науки Российской Федерации. Проект № 6.8647.2013

Паршев видел причины неконкурентоспособности российской продукции на мировых рынках в непреодолимости климатическо-географических особенностей России [10, с. 103].

В то же время, именно обладание нынешним географическим положением даёт России выгоды и преимущества, благодаря которым наша страна сохраняет статус великой державы, несмотря на ослабление внешнеполитических позиций. Дело касается не только огромной территории и колоссальных запасов природных ресурсов. Оценивая геополитическое положение России, в середине 1990-х гг. И. Трейвиш отмечает, что «Россия остаётся обширнейшей трансконтинентальной державой с мощным поясом стран-соседей и с переходным положением между Европой и Азией» [27, с. 16], выполняя тем самым функцию транзитного коридора через Евразию между Востоком и Западом, а также между Севером и Югом.

Английский географ Хэлфорд Макиндер называл территории, контролируемые Российской империей в начале XX века, «осевым ареалом мировой политики», владение которым позволяет осуществлять влияние на международной арене, особенно с использованием транспортных (железнодорожных) коммуникаций для преодоления больших расстояний [37, с. 434-436].

В этом отношении история Северного морского пути (СМП) является наглядным примером как выгоды положения России (в свете использования кратчайшей морской трассы между Европой и Азией), так и преодоления географии (суровых климатических условий Арктики). Эта морская трасса, протяжённостью 5600 км, проходит вдоль арктического побережья России: от Карских ворот до Берингова пролива. Используя СМП, можно проделать маршрут из Европы на Дальний Восток почти вдвое короче морских путей через Суэцкий канал или мыс Доброй Надежды.

Освоение этой важной для национальных морских интересов России коммуникации началось ещё с походов новгородских ушкуйников [1]. Первым же проектом морского пути из Студёного моря (Северного Ледовитого океана) до устья Оби стал чертёж московского дьяка Дмитрия Герасимова, датируемый 1525 г. и считающийся самой древней картой Северного Ледовитого океана. Во многом благодаря проекту Герасимова появляются идеи достичь стран Азии Северо-восточным проходом, через север России [1].

Прорывом в освоении СМП стало изобретение паровых судов, а особенно ледокольного флота. Первый ледокол – «Ермак» был построен в 1898 г. при непосредственном участии адмирала С.О. Макарова. Однако дороговизна и, как следствие, отсутствие ледокольного обеспечения не позволяли реализовать стратегические преимущества кратчайшего пути из Арктики в Тихий океан даже во времена Русско-японской и Первой мировой войны.

Официальное открытие СМП произошло в 1932 г., когда был совершён сквозной коммерческий проход ледокольного парохода «А. Сибиряков» с запада на восток за одну навигацию и создано Госуправление Сев-

Таблица 1. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока (в км.)

Через Северный морской путь	14280
Через Суэцкий канал	23200
Вокруг мыса Доброй Надежды	29400

Источник: Северный морской путь: история освоения [20].

морпути [11]. К началу Великой Отечественной войны северная трасса была подготовлена к регулярным морским транспортным перевозкам и проходу по нему боевых кораблей, а в годы холодной войны существенно усиливаются Северный и Тихоокеанский флоты СССР, чьи зоны оперативной ответственности смыкались в арктических морях [11]. В то же время корабли ВМФ могли проходить по СМП лишь в самый благоприятный в ледовом отношении период арктической навигации – с августа по сентябрь [31].

Однако, инициативы Советского Союза по предоставлению Арктической морской транспортной системы для международного судоходства не нашли понимания у зарубежных компаний, также как и в первые годы постсоветской России. Несмотря на то, что к середине 1980-х годов создаётся транспортная система обеспечения бесперебойной работы СМП, после распада СССР инфраструктура, построенная в Арктике в советский период, начинает постепенно разрушаться. Упраздняются органы управления Севморпутём. В результате, за период с 1989 до 2012 г. объём грузоперевозок по СМП снизился с 6,7 до 1,7 млн. тонн [7].

С 1997г. было осуществлено несколько проходов, в том числе финского танкера «Юикку», который стал первым иностранным судном, совершившим транзит через СМП. Впоследствии «Юикку» был выкуплен Мурманской судоходной компанией и переименован в «Варзугу» [35].

Идеи реанимирования СМП появляются в начале XXI в., но важным импульсом, повлиявшим на его возрождение, стали нападения сомалийских пиратов, которые подставили под вопрос безопасность южных морских транспортных коридоров. В августе 2009 года 2 грузовоза компании Beluga прошли через СМП из Кореи в Роттердам – это событие стало новой вехой в коммерческом освоении северной магистрали. Экономика на каждое судно по сравнению с аналогичным маршрутом через Суэцкий канал составила около 300 тыс. евро. В 2011 г. объём транспортных перевозок составил более 800 тыс. тонн [12].

В 2010 году через СМП было проведено 4 иностранных грузовых судна, и впервые в истории морского судоходства был совершён экспортный рейс на судне «Мончегорск» по маршруту Мурманск – Дудинка – Пусан (Республика Корея) – Шанхай (КНР) без ледокольной проводки, а через год на судне «Заполярный» был совершён аналогичный рейс [9].

Основной проблемой освоения СВМ и реализации его транспортно-логистических преимуществ остаются арктические льды. Однако перспективы развития СМП как для России, так и для её зарубежных партнёров кажутся гораздо более существенными, нежели климатические условия, затрудняющие возможности транзита. Сравнения транзита по СМП с вариантами морской транспортировки грузов через Суэцкий канал в Юго-Восточную Азию и через Панамский канала на западное побережье Северной Америки дают основание оптимистично оценить конкурентоспособность СМП, поскольку он сокращает время перехода судна на 10-15 суток [39]. Планируется, что объёмы грузопотока СМП достигнут к 2015 г. 13-15 млн. тонн, а к 2015-2020 гг. – 35-40 млн. тонн в год [9]. Профессор Хонг (Институт глобальной логистики Ёнсанского университета, Республика Корея) считает, что в 2020 г. грузооборот через СМП достигнет 64, а к 2030 г. – 85 млн. тонн [34, р. 7].

Стоит отметить, что СМП не потерял значения и как альтернативная и кратчайшая водная магистраль между Европой и севером Азиатско-Тихоокеанского региона, а в условиях глобализации мировой экономики арктический межконтинентальный транспортный маршрут может стать одним из самых успешных национальных проектов России, поскольку он связан как с необходимостью организации и проведения перевозок при освоении и эксплуатации месторождений нефти и газа в

прибрежных районах и на арктическом шельфе, так и с обеспечением развития северных территорий страны через их снабжение необходимыми грузами.

Арктические месторождения богаты: здесь добывается 98% алмазов, 90% золота, нефть, газ, никель, платина. Кроме того, возможно, что СМП будет привлекателен также для собственников Штокмановского месторождения, поскольку транзит сжиженного газа танкерами может обойтись дешевле, чем прокладка труб [30].

В рамках освоения арктического шельфа и месторождений ряда редкоземельных металлов на архипелаге Северная Земля уже создаётся танкерный флот ледового класса и порт Сабетта на Ямале, завершение строительства которого запланировано на 2018 г. С вводом порта в строй существенно увеличится грузопоток через Обскую губу и Северный морской путь, поскольку новый порт будет функционировать круглогодично, несмотря на тяжёлые ледовые условия в Обской губе. Строительство порта, годовой грузооборот которого должен превысить 30 млн. тонн, стало одним из элементов нового арктического курса России и фундаментом для разработки месторождений полуострова Ямал и Обской губы в дальнейшем [12].

Кроме того, руководство страны стало уделять внимание и укреплению транспортной инфраструктуры Севера, в частности, согласно Постановлению правительства РФ «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» предусматривается строительство линейного дизельного ледокола мощностью 25 МВт и универсального атомного ледокола с мощностью на валах 60 МВт общей стоимостью более 27 млрд. руб [16].

Политика российского государства в области развития арктического судоходства опирается на то, что северный морской путь является исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией в Арктической России, которая в долгосрочной перспективе определяется в качестве мощной минерально-сырьевой базы страны [13].

С октября 2012 г. Министерство транспорта России начало разработку правил плавания по СМП для обеспечения дополнительного грузопотока и транзита по арктическому маршруту. Для этого в июле прошлого года было создано федеральное учреждение «Администрация СМП» [18].

Наконец, большое значение развитию СМП на федеральном уровне было уделено в Транспортной Стратегии Российской Федерации на период до 2030 г. [26], согласно которой до 2015 года предусматривается реконструкция и строительство терминалов, обеспечивающих работу СМП, а также меры по усилению инфраструктуры СМП в контексте социально-экономического развития регионов Севера и Дальнего Востока.

Для обеспечения транспортировки грузов по СМП предусматривается осуществить реконструкцию подходного канала порта Архангельск, развитие порта Мурманск, строительство морского порта в г. Беломорске; развитие портов Ванино, Петропавловск-Камчатский, Находка, Магадан, Холмск, Анадырь, портопунктов Камчатского края и Сахалинской области, строительство порта в районе посёлка Набилы и терминалов, обеспечивающих работу трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан.

В 2016 – 2030 годах продолжится развитие морских портов всех морских бассейнов страны. Новые перегрузочные комплексы будут строиться, прежде всего, на Севере и Дальнем Востоке страны в связи с освоением месторождений углеводородов, в том числе на континентальном шельфе, и их экспортом в иностранные государства [26].

Безусловно, пока сопоставление объёма судооборота южного и северного маршрута торговых грузоперевозок несоизмеримо: через Суэцкий канал ежегодно проходит более 18 тыс. судов, а через СМП число проведённых судов достигло 34 в 2011 году. В то же время, у Северного морского пути, помимо меньшей длительности, есть ряд серьёзных конкурентных преимуществ по сравнению с Суэцким и Панамским каналами, прежде всего таких, как существенная экономия топливных расходов и расходов на оплату труда персонала, а также уменьшение стоимости фрахта судна (за счёт снижения продолжительности рейса); отсутствие платежа за проход судна и отсутствие очередей и заторов; минимальные риски безопасности из-за ледяных торосов по сравнению с рисками нападения малайских и сомалийских пиратов.

В числе серьёзных недостатков, снижающих преимущества СМП, выделяют следующие: непредсказуемость, связанная с климатом; практически полное отсутствие портовой инфраструктуры на пути следования; экологические риски, а также неопределённость правового статуса. Последнее препятствие даёт основание оспаривать у России позицию в отношении СМП как «национальной транспортной магистрали», акватория которой охватывает «внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации» [28].

В этом отношении СМП может стать как трансконтинентальной магистралью сотрудничества, так и вероятным яблоком раздора в интересах России и других (причём не только арктических) держав. В последнее время актуально особое внимание к СМП со стороны государств Северной Пацифики.

Позиция Соединённых Штатов по данному вопросу исходит из директив Президента США по национальной и внутренней безопасности, где высшим национальным приоритетом названа свобода трансарктических перелётов и свобода мореплавания применительно ко всей Арктике, включая Северный морской путь, который проходит вдоль территории России [38].

США негативно относятся к позиции России, считающей, что все иностранные суда должны получать разрешение на проход по СМП и платить за использование маршрута. Россия апеллирует к тому, что этот путь исторически был освоен русскими и никогда не использовался для проведения иностранных судов, поэтому северные моря, омывающие Западную и Восточную Сибирь можно приравнять по статусу к внутренним морям России.

США придерживается принципа доступной Арктики, поскольку имеют в этом регионе самый маленький сектор, прилегающий к Аляске. Кроме того, при условии, что в перспективе СМП будет полностью свободен от арктических льдов, это открывает широкие возможности не только для России [36].

Проблема открытия и использования СМП приобретает большое значение для США (также как и для Канады) вследствие слабого интереса иностранных судоходных компаний к другому арктическому морскому пути – Северо-западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах, по причине более тяжёлой ледовой обстановки на этой трассе, имеющей примерно ту же протяжённость, что и СМП. За всю историю функционирования СЗП по нему совершено всего лишь около 40 транзитных плаваний, в основном ледоколов. Для сравнения: по СМП транзитные проходы ежегодно выполняют до 20 российских судов, в каботажных перевозках принимает участие до 200 транспортов [11].



Глава комиссии США по исследованию Арктики Мид Тредуэлл указывает, что доступная Арктика означает новые и расширенные маршруты для американских военно-морских перевозок, а появление самолётов, ракет и противоракетной обороны сделало регион Арктики важной точкой для демонстрации мощи и передовым районом для обеспечения безопасности Северной Америки, Азии и Европы. Тредуэлл также отмечает, что национальные интересы США в Арктике составляют миллиарды долларов в виде доходов в бюджет и вклада в экономическую деятельность. По его словам, ледоколы помогают «расширить территорию США», а «около 15% американской нефти добывается на шельфе у Аляски» [22].

По оценке японского издания *The Diplomat*, открытие СМП добавит северный вектор к американским стратегическим расчётам, а Россия лишится непроходимого тыла. В этом случае в орбиту геополитических игр будет втянут весь евразийский континент [14].

По мнению профессора Конышева, отношения России с США по арктическим вопросам, по всей видимости, будут носить более сложный и конфронтационный характер, поскольку связаны со стремлением Вашингтона при решении многих политических проблем добиваться «свободы рук» и позиции лидера в обход международных организаций, а порой и международного права. По дипломатической линии Вашингтон, вероятно, и впредь будет препятствовать прохождению заявки России в ООН по расширению арктического шельфа. Более плодотворный диалог России с США на этом направлении возможен после ратификации сенатом США Конвенции по морскому праву 1982 г., поскольку тогда США получат возможность эффективного участия в регулярных международно-правовых спорах по разделу и регулированию деятельности в Арктике, а практика односторонних действий станет менее актуальной [6].

В отношениях с Канадой Россия, напротив, имеет схожие позиции по статусу транзитных морских путей (СМП и СЗП) как внутренних морей. Канада, не имеющая ледокольного флота и специальных исследовательских судов, заинтересована в сотрудничестве с Россией в изучении Арктики по самому широкому кругу вопросов. Интересам России практически полностью отвечает позиция Канады по мерам демилитаризации Арктики (кроме идеи создания безъядерной зоны в регионе) [6].

Однако ни Россия, ни Канада, владеющие СМП, пока не сосредотачиваются на его открытии. В Канаде, к примеру, принято решение не использовать арктическую дорогу в коммерческих целях до 2020 года [2].

Существенный интерес к СМП проявляют державы СВА, особенно Китай, самый крупный потребитель энергоресурсов, к жизненным интересам которого относится обеспечение безопасного транзита нефти и газа в китайские порты. Для Пекина северный маршрут доставки углеводородов во многом представляет альтернативу проливам Малайского архипелага, которые Китай не способен напрямую контролировать. Территориальные споры и усиление позиций США вместе с растущей милитаризацией стран Юго-Восточной Азии и угрозой пиратства делают южный путь проблемным для Поднебесной. В этом смысле СМП представляется как вариант решения «Малаккской дилеммы». В 2012 г. полярники из КНР подали заявку на проход через СМП из КНР в Исландию ледокола «Сьюэлун» [19].

В то же время, существуют версии, что Китай с подозрением относится к вероятным бонусам, которые сможет использовать Россия в Арктике, свободной ото льда, в частности, взимая большие пошлины при проходе кораблей в её исключительной экономической зоне. Линда Якобсон, и.о. директора Программы Китая и глобальной безопасности

SIPRI отмечает, что КНР, не являясь приарктическим государством, не имея суверенных прав на потенциально богатый природным ископаемым шельф и не имея членства в Арктическом совете, оказалась в невыгодном положении, но, тем не менее, будет добиваться для себя роли в определении политических рамок и правовой основы для будущей деятельности в Арктике [25].

Китай негативно воспринимает попытки России доказать свои права в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву на часть арктического шельфа. Профессор Го Пэйцин из Китайского университета океана заявляет, что споры в Арктике – это «вызов, который бросают международному порядку и международному праву Россия и некоторые другие государства после окончания холодной войны» [25].

В свою очередь, Хань Сюдун, старший полковник Народной освободительной армии Китая, не исключает возможности, что сложные межгосударственные споры могут привести к силовому противостоянию. Растущую военную значимость региона подтверждают принятые в последние годы пятью арктическими государствами – Россией, Данией, Канадой, Норвегией и США – решения укреплять свои военные возможности в Арктике. КНР с 1994 г. изучает полярные районы на самом большом в мире неатомном ледоколе Xuelong («Снежный дракон»), который они приобрели у Украины, а в конце прошлого года Госсовет КНР принял решение о строительстве нового ледокола, который сойдёт со стапелей уже в этом году [15].

Российские специалисты не удивлены активизацией Китая в Арктике. По мнению Михаила Флинта, замдиректора Института океанологии им. Ширшова РАН, Арктика стала тем районом Мирового океана, на котором человечество будет оттачивать сейчас свои способности к международному компромиссу. «Вы спрашивали: почему туда стремятся индийцы, корейцы, китайцы? Потому, что они хотят претендовать на часть пирога, лежащего в открытой части Арктического бассейна», – заявил эксперт в интервью «Независимой газете» [25].

Член-корреспондент РАН Василий Михеев считает, что Китай стал присматриваться к Арктике именно сейчас, поскольку не только уверился в своей способности выдерживать удары мирового кризиса, но и попытался использовать ситуацию для укрепления своих экономических и, на их основе, политических позиций. Учёный отмечает, что Китай становится видимым, значимым, у него появляются глобальные интересы. «И вот различные исследователи это чувствуют, они это видят. Застолбить место в Арктике уже сейчас – заманчиво, но восточная мудрость определяет осторожность хода: действовать надо аккуратно, чтобы не испортить отношения с другими странами. Поэтому китайские чиновники сидят и спокойно ждут, а вот все громкие заявления отданы на откуп учёным. Они и формулируют новые лозунги в духе «Тот, кто получит контроль над арктическим маршрутом, будет контролировать новый путь мировой экономики» [5].

Экономические партнёры и одновременно конкуренты Китая тоже обращают внимание на перспективы СМП, а с прошлого года наметился настоящий тренд в отношении этого вопроса.

Япония изучает возможность использования Северного морского пути для доставки грузов в Россию и страны Европы. По оценке японского правительства, использование Севморпути вместо традиционного маршрута через Суэцкий канал позволит сократить расходы на грузовые перевозки примерно на 40%. При этом путь от японского порта Йокогама до Роттердама сократится с 21 тысячи км до 13 тыс. км [32].

Японские корпорации уже относительно давно проявляют интерес к Севморпути. В 2012 г. японская метеорологическая компания Weather

News заявила о планах запуска спутника для мониторинга ледовой обстановки на Северном морском пути. Летом 2012 г. в Японии при Министерстве транспорта была создана комиссия по Севморпути [3].

В то же время аналитики портала Japan Business Press отмечают не только экономическую целесообразность СМП, но и военную подоплёку в реализации этого проекта. По их мнению, если Северный морской путь будет открыт, то расстояние от Петербурга (а значит и от военной группировки в Кронштадте) до Владивостока сократится на треть, благодаря чему поставки для Тихоокеанского флота будут осуществляться намного быстрее. Если же улучшить морской порт в Петропавловске-Камчатском, то атомные подводные лодки с Камчатки смогут без всяких барьеров бороздить Тихий океан, что, в свою очередь, приведёт к резкому нарушению военного баланса на Тихом океане [21].

Не может не тревожить Страну восходящего Солнца и тот факт, что благодаря транзиту через СМП Россия сможет увеличить объёмы отправляемой в европейскую часть страны рыбы, что значительно сократит экспортные поставки рыбопродукции в Японию. Хотя данное опасение не столь существенно [24].

Республика Корея также намерена заняться геологоразведочными и исследовательскими работами в Арктике, чтобы совместно с другими странами приступить к освоению Северного морского пути. По словам южнокорейского правительства, строительство исследовательского ледокола водоизмещением 7 тысяч тонн уже началось в 2012 г, и к концу этого года судно должно быть спущено на воду [7].

Арктическая стратегия Кореи предусматривает в долгосрочной перспективе участие в развитии ресурсов Арктики и морских транспортных путях. Корейские инициативы в арктическом мореходстве предусматривают изучение экономической выгоды арктического судоходства, строительство инфраструктуры арктического побережья, экономический анализ возможностей СМП и Суэцкого канала и транспортировки ресурсов. В транзите через СМП заинтересован, прежде всего, корейский бизнес, поскольку снижение тарифов на проводку судов ледоколами сулит миллиардную прибыль перевозчикам грузов, а соответственно, грузоотправителям и получателям. В сентябре 2012 г. из Южной Кореи в Финляндию по Севморпути прошло два танкера, Marika и Palva, с грузом авиационного топлива по 60-70 тыс. тонн каждый [17].

Использование СМП видится перспективным для реализации логистического потенциала крупнейших корейских портов – Пусан и Ульсан. Пусан входит в пятёрку мировых контейнерных портов, а в Ульсан – в тройку мировых портов, через который осуществляется самый большой оборот жидких грузов [34, pp. 32-35]. Корейские порты могут стать мощными геоэкономическими хабами, обладая развитой судоремонтной инфраструктурой, возможностями дозаправки крупногабаритных судов, располагаясь вблизи главных железнодорожных маршрутов СВА.

По мнению полярного исследователя Григория Аграната, СМП при определённых капиталовложениях может стать для России геополитической благодатью [15], однако несопоставимость расходов и потенциальной выгоды в краткосрочной перспективе делают вопрос запуска арктической трассы преимущественно государственной задачей.

По мнению Евгения Новосельцева, зам. генерального директора Дальневосточного научно-исследовательского, проектно-изыскательского и конструкторско-технологического института морского флота, существуют опасения, что Россия затратит серьёзные средства на обеспечение безопасности Севморпути, а эффект получают перевозчики, в основном из стран Европы и Азии, так как российских грузов будет очень мало [2].



Владимир Лазарев, доцент Морского государственного университета им. Г.И. Невельского, считает, что перед тем, как открыть СМП, необходимо справедливо распределить вклады и ответственность стран АТР в формировании комплексной системы обеспечения транспортной, экологической, гуманитарной безопасности, что должно найти выражение в создании единых систем метеорологического, ледового, экологического наблюдения, поиска и спасения [2].

По мнению научного сотрудника Университета Лавала (Квебек, Канада) Фредерика Лассера, серьёзного развития транзитного судоходства в Арктике в обозримом будущем ждать не приходится, хотя потепление климата и будет способствовать движению кораблей, задача которых состоит в том, чтобы добраться до арктических портов для загрузки добываемых в регионе углеводородов и руды. «Практически нет сомнений, что объёмы судоходства постепенно увеличатся, – делает вывод Лассер. – К середине века они могут достигнуть отметки в 500 – 1000 кораблей в год. Это гораздо больше, чем сейчас, но, в то же время, гораздо меньше 75 тыс. судов, которые идут по Малаккскому проливу, или 15 – 20 тыс. кораблей в Панамском канале. Потребуется ещё очень многое, чтобы арктические пути вошли в число главных судоходных маршрутов на нашей планете» [4].

Таким образом, на сегодняшний момент создание в виде СМП реальной альтернативы маршруту через Суэцкий канал в обозримом будущем возможно только в качестве своеобразного бонуса при активном освоении Арктики энергетическими компаниями [12]. В то же время, запуск проекта СМП станет не только подтверждением державных геополитических амбиций России, но и индикатором модернизационного политического курса руководства страны.

Подводя итог, можно констатировать, что в перспективе Россию ожидает конкурентная борьба за право обладания СМП, причём наше государство пока не обладает ни достаточными экономическими ресурсами, ни технологиями освоения кратчайшего маршрута из Европы в Азию. Если Россия не будет последовательна в реализации своих планов, то встанет вопрос о правообладании выгодным транзитным маршрутом и природными богатствами Арктики. В случае же обострения борьбы за ресурсы возможен сценарий, предложенный Джеймсом Холмсом: «Арктика будет напоминать Восточно-Китайское море, где великие державы, размахивая дальнобойным высокоточным оружием, будут бороздить морские пространства» [33].



---

### Литература

1. Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времён до середины XIX века. Под редакцией: Я.Я. Гаккеля, А.П. Окладникова, М.Б. Черненко. Издательство «Морской Транспорт». М., 1956 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ivki.ru/kapustin/journal/belov005.htm> (дата обращения: 18.03.2013.).

2. Бондаренко А. В начале пути. На Востоке России планируют создать логистический комплекс международного масштаба// Российская газета. 2.08.2012. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rg.ru/2012/08/02/reg-dfo/komplex.html> (дата обращения: 12.02.2013.).

3. В Японии создана комиссия по Севморпути // Арктик-инфо. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arctic-info.ru/News/Page/v-aponii-sozdana-komissia-po-sevmorputi> (дата обращения: 19.04.2013.).

4. Дюбуи Этьенн. Кто поплывёт через Арктику? // Le Temps. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.inosmi.ru/world/20130404/207679097.html> (дата обращения: 19.04.2013.).

5. Зачем Китай рвётся в Арктику // Информационно-аналитический портал Arctic Universe. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.arcticuniverse.com/ru/expert/20110420/00773.html> (дата обращения: 10.04.2013.).

6. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктические стратегии стран Северной Америки и Россия // Россия и Америка в XXI веке. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=270> (дата обращения: 13.03.2013.).

7. Корея исследует Арктику. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/koreya\\_issleduet\\_arktiku.html](http://www.korabel.ru/news/comments/koreya_issleduet_arktiku.html) (дата обращения: 06.03.2013.).

8. Куртов А. Северный морской путь в транспортной стратегии России // Фонд стратегической культуры. [Электронный ресурс]. URL: <http://polyris.ucoz.ru/publ/12-1-0-334> (дата обращения: 09.03.2013.).

9. Магомедов А. Россия создаёт новые «морские ворота» в Арктике: реанимация Северного морского пути и (СМП) и закладка нового порта. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.glasru.ru/arbahan-magomedov-rossiya-sozdayot-novyie-morskie-vorota-v-arktike-reanimatsiya-severnogo-morskogo-puti-i-smp-i-zakladka-novogo-porta/> (дата обращения: 29.01.2013.).

10. Паршев А.П. Почему Россия не Америка. Книга для тех, кто остаётся здесь. М.: Крымский мост-9Д, Форум, 2001. 416 с.

11. Пересыпкин В.И., Яковлев А.Н (ЗАО «ЦНИИМФ») Северный морской путь. [Электронный ресурс]. URL: <http://backup.flot.com/editions/nh/6-1.htm> (дата обращения: 30.01.2013.).

12. Перспективы Северного морского пути: ожидания и реальность. [Электронный ресурс]. URL: <http://cokol.su/eto-interesno/sevmorput> (дата обращения: 11.01.2013.).

13. Половинкин В.Н., Фомичёв А.Б. Арктическая транспортная система РФ в XXI веке. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=3866> (дата обращения: 21.02.2013.).

14. Пономарев И. Северный морской путь – объект геополитического соперничества // Око планеты, 18.11.2012 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://oko-planet.su/first/149377-severnuy-morskoj-put-obekt-geopoliticheskogo-sopernichestva.html>

15. Попова Н. «Снежный дракон» на северном морском пути. Реанимирует ли Россия свой арктический транспортный коридор? // Аргументы Недели», 3 февраля 2011 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://argumenti.ru/toptheme/n274/92660> (дата обращения: 28.02.2013.).

16. Постановление правительства РФ «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)». URL: [http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow\\_DocumID\\_173320\\_DocumIsPrint\\_Page\\_8.html](http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_173320_DocumIsPrint_Page_8.html) (дата обращения: 19.02.2013.).

17. Российский Северный морской путь связал Корею и Финляндию [Электронный ресурс]. URL: <http://file-ru.ru/news/10329> (дата обращения: 11.03.2013.).

18. Россия начала разрабатывать правила плавания по Северному морскому пути [Электронный ресурс]. URL: <http://cfts.org.ua/news/48238/> (дата обращения: 14.04.2013.).

19. Северным морским путём впервые пройдёт китайское судно [Электронный ресурс]. URL: <http://www.1sn.ru/61796.html> (дата обращения: 11.02.2013.).

20. Северный морской путь: история освоения [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ikz.ru/siberianway/sevmorput.html> (дата обращения: 16.03.2013.).

21. Северный морской путь сделает Россию владычицей морей // Japan Business Press, 2012, December 13. [Электронный ресурс]. URL: <http://inotv.rt.com/2012-12-13/Severnij-morskoj-put-sdelaet-Rossiyyu> (дата обращения: 12.03.2013.).
22. США готовятся к войне за Арктику. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dni.ru/polit/2008/7/17/145832.html> (дата обращения: 23.03.2013.).
23. Солоневич И.Л. Народная монархия. М.: «Феникс», 1991.
24. Телятник С. Севморпуть тревога – для Японии. 23 августа 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://fishonline.ru/sevmorput\\_trevoga\\_dlja\\_japonii.html](http://fishonline.ru/sevmorput_trevoga_dlja_japonii.html) (дата обращения: 18.02.2013.).
25. Терехов А. Китай позарился на российскую Арктику. Независимая газета. 3 марта 2012 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.ng.ru/world/2010-03-03/1\\_china.html](http://www.ng.ru/world/2010-03-03/1_china.html) (дата обращения: 16.02.2013.).
26. Транспортная Стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/> (дата обращения: 22.03.2013.).
27. Трейвиш А.И. Российская геополитика от Гостомысла до наших дней: краткий обзор идей и фактов // Знание-сила. 1995. № 8.
28. Федеральный Закон Российской Федерации от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» [Электронный ресурс]. URL: [http://narfu.ru/aan/arh\\_arctik/arh\\_smp.php](http://narfu.ru/aan/arh_arctik/arh_smp.php) (дата обращения: 16.02.2013.).
29. Хилл Ф., Гэдди К. «Сибирское бремя. Просчёты советского планирования и будущее России». Пер. с англ. М.: Научно-образовательный форум по международным отношениям, 2007. 328 с.
30. Чичурина Е. На юг через Арктику: Россия решила потряхнуть Северным морским путём. [Электронный ресурс]. URL: <http://top.rbc.ru/economics/25/05/2010/411762.shtml> (дата обращения: 20.03.2013.).
31. Яковлев А.Н. Северный морской путь России // Морской сборник. 1995, № 10. С.16-19.
32. Япония изучит возможность доставки грузов в Европу через Северный морской путь // Центр транспортных стратегий. [Электронный ресурс]. URL: <http://cfts.org.ua/news/46444> (дата обращения: 24.03.2013.).
33. Holmes J.R. Five Obstacles to U.S. Arctic Strategy // The Diplomat. [Электронный ресурс]. URL: <http://thediplomat.com/the-naval-diplomat/2013/04/01/five-obstacles-to-u-s-arctic-strategy/?all=true> (дата обращения: 26.03.2013.).
34. Hong S.W. Commercial Transit through the Northern Sea Route. 2012May 15th. 36 pp. [Электронный ресурс] [http://www.institutenorth.org/assets/images/uploads/articles/Hong\\_-\\_Arctic\\_Ambitions.pdf](http://www.institutenorth.org/assets/images/uploads/articles/Hong_-_Arctic_Ambitions.pdf) (дата обращения: 18.03.2013.).
35. Lawson W. B. The Northern Sea Route, 1997 // Polar Record. Cambridge University Press, 1998, N34. Pp. 219-224.
36. Lloyd's: к 2100 году Севморпуть будет свободным от арктических льдов// Центр транспортных стратегий. [Электронный ресурс]. URL: <http://cfts.org.ua/news/50693/> (дата обращения: 12.02.2013.).
37. Mackinder H. J. The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. Vol. 23. N4 (April 1904). Pp. 421-437.
38. National Security Presidential Directive (NSPD-66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD-25). 2009, January 9. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (дата обращения: 17.03.2013.).
39. Peresyppkin V.I. Completion of the first phase of INSROP//The INSROP Newsletter. Issue № 2, Volume 3. Lysaker, Norway: INSROP Secretariate, 1995. 23 p.

**Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б**

1. Belov M.I. Arkticheskoe moreplavanie s drevnejshikh vremyon do serediny XIX veka. Pod redaktsiej: YA.YA. Gakkelya, A.P. Okladnikova, M.B. Chernenko. Izdatel'stvo «Morskoy Transport». M., 1956 [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.ivki.ru/kapustin/journal/belov005.htm> (data obrashheniya: 18.03.2013.).

2. Bondarenko A. V nachale puti. Na Vostoke Rossii planiruyut sozdat' logisticheskij kompleks mezhdunarodnogo masshtaba// Rossijskaya gazeta. 2.08.2012. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.rg.ru/2012/08/02/reg-dfo/komplex.html> (data obrashheniya: 12.02.2013.).

3. V Yaponii sozdana komissiya po Sevmorputi// Arktik-info. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.arctic-info.ru/News/Page/v-aponii-sozdana-komissia-po-sevmorputi> (data obrashheniya: 19.04.2013.).

4. Dyubui EHt'enn. Kto poplyvyot cherez Arktiku? // Le Temps. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.inosmi.ru/world/20130404/207679097.html> (data obrashheniya: 19.04.2013.).

5. Zachem Kitaj rvyotsya v Arktiku// Informatsionno-analiticheskij portal Arctic Universe. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.arcticuniverse.com/ru/expert/20110420/00773.html> (data obrashheniya: 10.04.2013.).

6. Konyshev V.N., Sergunin A.A. Arkticheskie strategii stran Severnoj Ameriki i Rossiya // Rossiya i Amerika v XXI veke. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=270> (data obrashheniya: 13.03.2013.).

7. Koreya issleduet Arktiku. [EHlektronnyj resurs]. URL: [http://www.korabel.ru/news/comments/koreya\\_issleduet\\_arktiku.html](http://www.korabel.ru/news/comments/koreya_issleduet_arktiku.html) (data obrashheniya: 06.03.2013.).

8. Kurtov A. Severnyj morskoy put' v transportnoj strategii Rossii// Fond strategicheskoy kul'tury. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://polyris.ucoz.ru/publ/12-1-0-334> (data obrashheniya: 09.03.2013.).

9. Magomedov A. Rossiya sozdayot novye «morskie vorota» v Arktike: reanimatsiya Severnogo morskogo puti i (SMP) i zakladka novogo porta. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.glasru.ru/arbahan-magomedov-rossiya-sozdayot-novyie-morskie-vorota-v-arktike-reanimatsiya-severnogo-morskogo-puti-i-smp-i-zakladka-novogo-porta/> (data obrashheniya: 29.01.2013.).

10. Parshev A.P. Pochemu Rossiya ne Amerika. Kniga dlya tekhn, kto ostayotsya zdes'. M.: Krymskij most-9D, Forum, 2001. 416 s.

11. Peresyppkin V.I., YAKovlev A.N (ZAO «TSNIIMF») Severnyj morskoy put'. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://backup.flot.com/editions/nh/6-1.htm> (data obrashheniya: 30.01.2013.).

12. Perspektivy Severnogo morskogo puti: ozhidaniya i real'nost'. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://cokol.su/eto-interesno/sevmorput> (data obrashheniya: 11.01.2013.).

13. Polovinkin V.N., Fomichyov A.B.. Arkticheskaya transportnaya sistema RF v XXI veke. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=print&sid=3866> (data obrashheniya: 21.02.2013.).

14. Ponomarev I. Severnyj morskoy put' – ob"ekt geopoliticheskogo sopernichestva // Oko planety, 18.11.2012 g. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://oko-planet.su/first/149377-severnny-morskoy-put-obekt-geopoliticheskogo-sopernichestva.html>

15. Popova N. «Snezhnij drakon» na severnom morskoy puti. Reanimiruet li Rossiya svoj arkticheskij transportnyj koridor?// Argumenty Nedeli», 3 fevralya 2011 g. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://argumenti.ru/toptheme/n274/92660> (data obrashheniya: 28.02.2013.).

16. Postanovlenie pravitel'stva RF «O vnesenii izmenenij v federal'-nyuyu tselevuyu programmu «Razvitie transportnoj sistemy Rossii (2010 – 2015 gody)». URL: [http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow\\_DocumID\\_173320\\_DocumIsPrint\\_Page\\_8.html](http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_173320_DocumIsPrint_Page_8.html) (data obrashheniya: 19.02.2013.).

17. Rossijskij Severnyj morskoy put' svyazal Koreyu i Finlyandiyu [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://file-rr.ru/news/10329> (data obrashheniya: 11.03.2013.).



18. Rossiya nachala razrabatyvat' pravila plavaniya po Severnomu morskomu puti [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://cfts.org.ua/news/48238/> (data obrashheniya: 14.04.2013.).
19. Severnym morskim putyom vpervye projdyot kitajskoe sudno [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.1sn.ru/61796.html> (data obrashheniya: 11.02.2013.).
20. Severnyj morskoy put': istoriya osvoeniya [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.ikz.ru/siberianway/sevmorput.html> (data obrashheniya: 16.03.2013.).
21. Severnyj morskoy put' sdelat Rossiyu vladychitsej morej // Japan Business Press, 2012, December 13. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://inotv.rt.com/2012-12-13/Severnij-morskoy-put-sdelat-Rossiyyu> (data obrashheniya: 12.03.2013.).
22. SSHA gotovyatsya k vojne za Arktiku. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.dni.ru/polit/2008/7/17/145832.html> (data obrashheniya: 23.03.2013.).
23. Solonevich I.L. Narodnaya monarkhiya. M.: «Feniks», 1991.
24. Telyatnik S. Sevmorput' trevoga – dlya Yaponii. 23 avgusta 2013 g. [EHlektronnyj resurs]. URL: [http://fishonline.ru/sevmorput\\_trevoga\\_dlja\\_japonii.html](http://fishonline.ru/sevmorput_trevoga_dlja_japonii.html) (data obrashheniya: 18.02.2013.).
25. Terekhov A. Kitaj pozarilsya na rossijskuyu Arktiku. Nezavisimaya gazeta. 3 marta 2012 g. [EHlektronnyj resurs]. URL: [http://www.ng.ru/world/2010-03-03/1\\_china.html](http://www.ng.ru/world/2010-03-03/1_china.html) (data obrashheniya: 16.02.2013.).
26. Transportnaya Strategiya Rossijskoj Federatsii na period do 2030 goda. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii ot 22 noyabrya 2008 g. № 1734-r. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/> (data obrashheniya: 22.03.2013.).
27. Trejvish A.I. Rossijskaya geopolitika ot Gostomysla do nashikh dnei: kratkij obzor idej i faktov // Znanie-sila. 1995. № 8.
28. Federal'nyj Zakon Rossijskoj Federatsii ot 28 iyulya 2012 goda № 132-FZ «O vnesenii izmenenij v otdel'nye zakonodatel'nye akty Rossijskoj Federatsii v chasti gosudarstvennogo regulirovaniya torgovogo moreplavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti» [EHlektronnyj resurs]. URL: [http://narfu.ru/aan/arh\\_arctik/arh\\_smp.php](http://narfu.ru/aan/arh_arctik/arh_smp.php) (data obrashheniya: 16.02.2013.).
29. K Hill F., Gehddi K. «Sibirskoe bremya. Proschyoty sovetskogo planirovaniya i budushhee Rossii». Per. s angl. M.: Nauchno-obrazovatel'nyj forum po mehdunarodnym otnošeniyam, 2007. 328 s.
30. CHichurina E. Na yug cherez Arktiku: Rossiya reshila tryakhnut' Severnym morskim putyom. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://top.rbc.ru/economics/25/05/2010/411762.shtml> (data obrashheniya: 20.03.2013.).
31. YAKovlev A.N. Severnyj morskoy put' Rossii // Morskoy sbornik. 1995, № 10. S.16-19.
32. Yaponiya izuchit vozmozhnost' dostavki gruzov v Evropu cherez Severnyj morskoy put' // TSentr transportnykh strategij. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://cfts.org.ua/news/46444> (data obrashheniya: 24.03.2013.).
33. Holmes J.R. Five Obstacles to U.S. Arctic Strategy // The Diplomat. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://thediplomat.com/the-naval-diplomat/2013/04/01/five-obstacles-to-u-s-arctic-strategy/?all=true> (data obrashheniya: 26.03.2013.).
34. Hong S.W. Commercial Transit through the Northern Sea Route. 2012 May 15th. 36 pp. [EHlektronnyj resurs] [http://www.institutenorth.org/assets/images/uploads/articles/Hong\\_-\\_Arctic\\_Ambitions.pdf](http://www.institutenorth.org/assets/images/uploads/articles/Hong_-_Arctic_Ambitions.pdf) (data obrashheniya: 18.03.2013.).
35. Lawson W. B. The Northern Sea Route, 1997 // Polar Record. Cambridge University Press, 1998, N34. Pp. 219-224.
36. Lloyd's: k 2100 godu Sevmorput' budet svobodnym ot arkticheskikh l'dov// TSentr transportnykh strategij. [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://cfts.org.ua/news/50693/> (data obrashheniya: 12.02.2013.).
37. Mackinder H. J. The Geographical Pivot of History // The Geographical Journal. Vol. 23. N4 (April 1904). Pp. 421-437.
38. National Security Presidential Directive (NSPD-66) and Homeland Security Presidential Directive (HSPD-25). 2009, January 9. [EHlektronnyj resurs].



URL: URL: <http://www.fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.htm> (data obrashheniya: 17.03.2013.).

39. Peresyarkin V.I. Completion of the first phase of INSROP//The INSROP Newsletter. Issue № 2, Volume 3. Lysaker, Norway: INSROP Secretariate, 1995. 23 p.