ПОРА
ПРОЕКТНЫЙ ОФИС РАЗВИТИЯ АРКТИКИ



Международное сотрудничество в развитии Арктической зоны РФ 2022–2025

Аналитический доклад
Экспертного центра ПОРА

АНО «Экспертный центр — Проектный офис развития Арктики (ПОРА)»

Мария Лагутина
Яна Лексютина

Москва
Август / 2026

ПРОЕКТНЫЙ ОФИС РАЗВИТИЯ АРКТИКИ

Международное сотрудничество в развитии Арктической зоны РФ 2022–2025

Аналитический доклад
Экспертного центра ПОРА

АНО «Экспертный центр — Проектный офис развития Арктики (ПОРА)»

Мария Лагутина
Яна Лексютина

Москва
Август / 2026

УДК 327(98):339.92
ББК 66.4(2Рос)

В аналитическом докладе исследуется трансформация международного сотрудничества России в развитии Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) в 2022–2025 гг. Выделяются и характеризуются антироссийские санкции и ограничительные меры, оказавшие влияние на российские планы развития АЗРФ и систему международных партнерств России в Арктике. Особое внимание уделено изменениям в международном сотрудничестве в реализации арктических СПГ-проектов, развитии Северного морского пути и формировании Трансарктического транспортного коридора, а также в сфере научно-технологического и образовательного взаимодействия. Делается вывод о вынужденной девестернизации политики России в вопросах привлечения зарубежных партнеров к освоению АЗРФ и формировании новой модели международного сотрудничества в российской Арктике, адаптированной к изменившимся геополитическим условиям.

Лагутина М.Л., Лексютина Я.В. Международное сотрудничество в развитии Арктической зоны РФ. 2022–2025. / Аналитический доклад Экспертного центра ПОРА. – Москва: «Экспертный центр — Проектный офис развития Арктики (ПОРА)» (Экспертный центр ПОРА), 2026. – 92 с.

ISBN 978-5-6030049-0-7

Авторский коллектив

Мария Львовна Лагутина
Яна Валерьевна Лексютина

Рецензенты

Григорьев Михаил Николаевич
Директор консультационной компании «Гекон», член научного совета Российской академии наук по изучению Арктики и Антарктики, член экспертного совета комиссии Государственного совета Российской Федерации по направлению «Северный морской путь и Арктика».

Сергунин Александр Анатольевич
Доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, директор Центра арктических исследований и проектов СЗИУ РАНХиГС.

Дизайн, верстка, корректура

Елена Кондратенко
Павел Болдырев
Ирина Чепелкина

Авторы



Лагутина Мария Львовна

Доктор политических наук, главный научный сотрудник, профессор кафедры мировой политики, Санкт-Петербургский государственный университет; посол доброй воли Северного форума; главный редактор журнала «Арктика-2035: актуальные вопросы, проблемы, решения» (АНО «Экспертный центр — Проектный офис развития Арктики (ПОРА)»).



Лексютина Яна Валерьевна

Доктор политических наук, профессор РАН, заместитель директора Института Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН), профессор Европейского университета в Санкт-Петербурге.

Содержание

Список сокращений

Введение. Конец эпохи «арктической исключительности»

09

11

Новые геополитические и национальные параметры развития АЗРФ

- → Западные санкции: цели и логика
- → Арктический СПГ под прицелом западных санкций
- → Санкции против флота газовозов и давление на логистику вывоза СПГ
- → Влияние западных санкций на реализацию планов развития СМП
- → Ограничения в развитии международного научного сотрудничества

17

Международное сотрудничество по СПГ-проектам в новом геополитическом контексте

- → Динамика технологических партнерств в реализации СПГ-проектов
- → Экспортные рынки российского арктического СПГ
- → Курс на диверсификацию рынков сбыта СПГ

37

Международное сотрудничество в вопросах развития СМП в условиях западных санкций и ограничений

- → Планы и целевые показатели развития СМП (до 2022 года)
- → Развитие судоходства по СМП
- → Модернизация инфраструктуры СМП
- → Перспективы реализации Трансарктического транспортного коридора

49

Международное научное сотрудничество в новых геополитических условиях

- → Количественная и качественная динамика
- → Трансформация институциональной структуры
- → Географическая диверсификация

71

Заключение. Девестернизация и адаптация России к новой геополитической реальности

83

Список сокращений

Сокращение	Определение
ААНИИ	Арктический и антарктический научно-исследовательский институт
АЗРФ	Арктическая зона Российской Федерации
АС	Арктический совет
ИМО	Международная морская организация
МАНК	Международный арктический научный комитет
МААСН	Международная ассоциация арктических социальных наук
МИД	Министерство иностранных дел
OFAC	(Office of Foreign Assets Control) — Управление по контролю над иностранными активами
РАКАИ	Российско-азиатский консорциум арктических исследований
РФ	Российская Федерация
СБЕР	Совет Баренцева / Евроарктического региона
SDN list	(Specially Designated Nationals and Blocked Persons List) — список лиц, находящихся под особыми санкциями и блокировкой
СМП	Северный морской путь
СПГ	сжиженный природный газ
СФУР	Северный форум по устойчивому развитию
ТТК	Трансарктический транспортный коридор

01

Введение. Конец эпохи «арктической исключительности»



Развитие Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) определено одним из важнейших стратегических приоритетов политики современной России. В официальных документах, определяющих политику России в Арктике, АЗРФ рассматривается как пространство обеспечения национальной безопасности и устойчивого социально-экономического развития, а также как стратегически значимая сырьевая база и важнейший транспортный коридор[1]. Российское руководство традиционно придает особое значение не только стимулированию внутреннего развития национальных арктических районов, но и поддержанию международного сотрудничества как в вопросах управления Арктикой, так и в деле освоения АЗРФ.

Современная система арктического управления была сформирована в конце XX в. при непосредственном участии российской стороны. Именно Россия (тогда — СССР) в конце 1980-х гг. внесла весомый вклад в становление атмосферы мира и сотрудничества в Арктике. В 1987 г. М.С. Горбачев выступил в Мурманске с речью[2], в которой изложил принципиально новые подходы к формированию арктической политики. Эта речь имела значительный международный резонанс: Арктика была провозглашена «зоной мира», был дан старт эпохе «арктической исключительности». Арктика стала «регионом сотрудничества Востока и Запада», где СССР (Россия) и западные арктические государства начали сотрудничать на двустороннем и многостороннем уровнях, создавая специализированные региональные межправительственные и неправительственные структуры (Арктический совет (АС), Совет Баренцева / Евроарктического региона, Северный форум и др.) и формируя систему управления Арктикой.

Арктический совет — межправительственный форум, созданный Россией, Канадой, Данией, Финляндией, Исландией, Норвегией, Швецией и США в 1996 г., — стал основной площадкой для обсуждения арктических вопросов в области обеспечения устойчивого развития региона, защиты окружающей среды, координации взаимодействия и научных исследований в Арктике. Придавая большое значение развитию АС как ключевого регионального объединения, координирующего международную деятельность в Арктике, Россия между тем делала акцент на взаимодействие с арктическими странами, имеющими прямой выход к Северному Ледовитому океану — Канадой, Норвегией, Данией (через Гренландию) и США. Главным образом это проявлялось на уровне вопросов управления Арктикой. Москва развивала идею «арктической пятерки», последовательно обосновывая ее полное право на существование как неформального механизма управления Арктикой. На официальном уровне подчеркивалось, что «арктическая пятерка» не снижает роль и значение АС, включающего также Швецию, Финляндию и Исландию, но именно пять прибрежных стран несут особую ответственность в регионе[3].

Начиная с 2010–2013 гг. явно проявляется корректировка позиции России в вопросах международного арктического сотрудничества. В частности, в 2013 г. Москва не возражала против наделения статусом наблюдателей в АС целой группы неарктических стран. Пришло понимание того, что лучше кооптировать неарктические страны в систему АС, чем создавать условия для того, чтобы они формировали альтернативные диалоговые механизмы по арктической повестке[4].

В вопросах освоения АЗРФ Россия вплоть до 2022 г. ориентировалась на широкое привлечение зарубежных партнеров, обладающих уникальными передовыми технологиями, компетенциями и финансовыми ресурсами, необхо-

1 Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164 // Гарант.ру. Информационно-правовой портал. 10 марта 2020 г. URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526.

2 Речь товарища Горбачева М.С. Мурманск, 1 октября 1987 г. // Издательский дом «Гелион». URL: https://helion-ltd.ru/gorbachev-speech-part-1.

3 Стенограмма ответов министра иностранных дел России С.В. Лаврова на вопросы российских СМИ по итогам министерской встречи прибрежных арктических государств, Челси, Канада, 29 марта 2010 г. // МИД РФ: официальный сайт. 30 марта 2010 г. URL: https://www.mid.ru/ru/press_service/video/vistupleniya_ministra/1674667/#:~:text=Вопрос:%20Каковы%20итоги%20заседания%20«Арктической%20пятерки»?%20С.В.Лавров:,по%20итогам%20сегодняшней%20встречи%20пяти%20прибрежных%20арктических.

4 Лексютина Я.В. Сотрудничество России со странами Северо-Восточной Азии в вопросах хозяйственного освоения Арктики // Проблемы Дальнего Востока. 2021. № 1. С. 35.

димыми для модернизации инфраструктуры АЗРФ. Такое сотрудничество носило взаимовыгодный характер, так как зарубежные компании получали определенные льготы от российского правительства на свою деятельность на территории российской Арктики, доступ к ресурсным проектам и долгосрочные контракты[5]. При этом в системе международного сотрудничества в вопросах развития ресурсной базы АЗРФ и СМП преобладали западные страны (европейские страны и США). Европейские компании активно участвовали в поставках оборудования, инженерном сопровождении проектов, логистике и страховании, а американские — в технологических решениях и консалтинге. Южная Корея и Япония в силу наличия у них не только капиталов, но и технологий, а также компетенций, необходимых для реализации технически сложных арктических проектов, также были крупными партнерами в реализации российских арктических проектов. Участие южнокорейских компаний было существенным в строительстве флота грузовых судов высокого ледового класса, в том числе танкеров-газовозов, а также в обеспечении технологической составляющей СПГ-проектов.

Что касается научного сотрудничества в Арктике, именно это направление с самого начала занимало центральное место в системе международного арктического сотрудничества, выступая своеобразным «каркасом» арктической кооперации. Это объясняется как спецификой самого региона, требующего коллективных усилий для его изучения, так и универсальным характером научного знания, которое традиционно воспринимается как неполитизированная сфера. Показательно, что даже в период холодной войны, несмотря на жесткое идеологическое противостояние СССР и США, в Арктике продолжалось активное межгосударственное сотрудничество в научной сфере[6]. Именно тогда сформировалась практика, при которой научное сотрудничество выступало каналом поддержания диалога даже в условиях политической конфронтации. Россия последовательно придерживалась подхода, при котором в арктической научной повестке не проводилось жесткого разграничения между Западом и Востоком. Научные связи выстраивались по принципу профессиональной целесообразности, а не геополитической конъюнктуры. Участие России в международных научных инициативах позволило не только интегрировать российскую науку и ее достижения в глобальную повестку, но также получить доступ к передовым технологиям, оборудованию и методикам прежде всего западных стран. Сотрудничество с западными государствами, такими как США, Норвегия, Канада, страны ЕС, долгое время было важнейшим направлением научного взаимодействия в Арктике. Оно реализовывалось через двусторонние проекты, программы в рамках АС, а также участие в крупных международных конференциях и исследовательских консорциумах.

Даже после 2014 г., несмотря на явно проявившийся тренд на охлаждение отношений Запада с Россией, система международного сотрудничества в Арктике сохраняла свою устойчивость и институциональную преемственность. Работа АС и других региональных институтов продолжалась. В условиях общего ухудшения политического фона страны — участницы АС демонстрировали заинтересованность в сохранении рабочих механизмов взаимодействия, хотя уже тогда некоторые западные партнеры стали выходить из энергетических и инфраструктурных проектов в российской Арктике. Изменения тем не менее не носили всеобъемлющего характера: многие ранее налаженные кооперационные связи продолжали функционировать, а в ключевых проектах сохранялось международное участие.

После 2014 г. научное сотрудничество в Арктике продолжалось, и тезис «наука вне политики» не только декларировался, но и в значительной степени реализовывался на практике в форме продолжения совместных исследований, обмена данными, участия в международных научных форумах.

Формирование после февраля 2022 г. новой геополитической реальности, одной из характеристик которой является нарастание конфронтационности в политике стран Запада в отношении

5 Lagutina M.L. Russia's Arctic Policy in the Twenty-First Century. National and International Dimensions. Lexington Books, 2019. P. 145.

6 Devyatkin P. Environmental Détente: U.S — Russia Arctic science diplomacy through political tensions // The Polar Journal. 2022. Volume 12. Issue 2. P. 322–342.

России, отразилось на системе международного сотрудничества в Арктическом регионе. Пришел конец «арктической исключительности», заданной Мурманской речью М.С. Горбачева в 1987 г., — периоду, когда арктические государства сохраняли приверженность развитию сотрудничества, а не конкуренции как основополагающему принципу их взаимодействия в Арктике. С 2022 г. западные арктические страны перестали руководствоваться философией High North, low tension («Высокий (Крайний) Север, низкая напряженность») и перенесли геополитические противоречия с Россией в арктическую повестку. Осознанно или непреднамеренно, не понимая возможных последствий, западные страны пошли на разрушение традиционной матрицы арктического сотрудничества, в основе которой находилась арктическая «восьмерка». Саботируя полноценную работу Арктического совета и одновременно выдавливая Россию из других форматов взаимодействия по арктическим вопросам[7], вводя всеобъемлющие антироссийские санкции и полностью прервав научное сотрудничество, страны Запада своими действиями предопределили изменение системы международного сотрудничества России в вопросах освоения АЗРФ.

В феврале 2023 г. Президент РФ В.В. Путин подписал указ о внесении изменений в основной документ стратегического планирования деятельности России в Арктике «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 г.». В нем была заменена формулировка пункта «16а». Положение об «укреплении добрососедских отношений с арктическими государствами на двусторонней основе и в рамках многосторонних региональных форматов сотрудничества, в том числе Арктического совета, прибрежной арктической «пятерки» и Совета Баренцева / Евроарктического региона» было заменено на тезис о «развитии отношений с иностранными государствами на двусторонней основе, в рамках соответствующих многосторонних структур и механизмов»[8]. Это свидетельствовало о переносе акцента в международном сотрудничестве с взаимодействия с арктическими странами на сотрудничество с широким кругом зарубежных государств. Такое изменение формулировки было расценено, например, китайскими экспертами, как отказ России от ее первоначальной позиции по международному сотрудничеству, отдававшей приоритет арктическим странам[9].

Смена вектора международного сотрудничества России была подтверждена в обновленной в марте 2023 г. Концепции внешней политики России. В документе к приоритетам политики было отнесено «налаживание взаимовыгодного сотрудничества с неарктическими государствами, проводящими конструктивную политику в отношении России и заинтересованными в осуществлении международной деятельности в Арктике»[10]. Важно также отметить, что в разделе V о региональных направлениях внешней политики Концепции внешней политики РФ от 2023 г. Арктика впервые была выделена в качестве самостоятельной части и шла второй в перечне региональных приоритетов России после ближнего зарубежья и перед Евразийским континентом.

Россия столкнулась с необходимостью адаптации к новым геополитическим обстоятельствам и построения новой матрицы международного сотрудничества, основанной на двусторонних формах арктического сотрудничества с незападными странами с перспективой развития многосторонних форматов арктического сотрудничества с неарктическими странами, придерживающимися дружественной политики в отношении России.

На прошедшем в декабре 2022 г. XII Междуна-

7 В марте 2022 г. по решению ЕС, Исландии и Норвегии была, в частности, приостановлена деятельность «Северного измерения» с участием России и Белоруссии, а отказ Финляндии, являвшейся тогда председателем Совета Баренцева / Евроарктического региона, передать России ротационное руководство привел к решению Москвы в сентябре 2023 г. о выходе из Совета.

8 Указ Президента РФ от 21 февраля 2023 г. № 112 «О внесении изменений в Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года, утвержденные указом Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164» // Гарант.ру. Информационно-правовой портал. 22 февраля 2023 г. URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/406318505/?ysclid=m0y77pkjgt823242811.

9 刘刚. 2018 年以来俄罗斯智库对中国参与北极事务的认知及所提出的对策 [Лю Ган. Понимание российскими аналитическими центрами участия Китая в арктических делах с 2018 г. и предлагаемые ими контрмеры] // 情报杂志. 2024. № 4. С. 60–67.

10 Указ об утверждении Концепции внешней политики РФ // Президент России: офиц. сайт. 31 марта 2023 г. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/70811.

родном форуме «Арктика: настоящее и будущее» посол по особым поручениям МИД России, на тот момент председатель Комитета старших должностных лиц Арктического совета Н.В. Корчунов, подчеркнул, что «сложившаяся ситуация требует от нас перегруппировки, перехода к задействованию более широкого спектра методов и форматов международного взаимодействия с теми странами и организациями, которые разделяют наши подходы к устойчивому развитию региона», «мы видим растущий интерес к Арктике и сотрудничеству в высоких широтах со стороны стран-членов БРИКС, ШОС, Латинской Америки, Ближневосточного региона, стран Азиатско-Тихоокеанского региона»[11]. Директор Департамента европейских проблем МИД России, старшее должностное лицо от России в Арктическом совете В.В. Масленников в своем интервью от 4 февраля 2026 г. отметил, что «международные проекты в Арктике требуют серьезных долгосрочных инвестиций... Мы открыты для взаимовыгодного сотрудничества <...> с ответственными партнерами, прежде всего из числа стран Мирового большинства»[12]. Как следует из различных выступлений российских официальных лиц, перспективными партнерами в вопросах развития арктического сотрудничества и освоения АЗРФ видятся Китай и Индия, многообещающим партнером — Бразилия, возможными — ближневосточные страны и государства Юго-Восточной Азии.

Показательно, что возникшие ввиду изменений геополитической ситуации и комплексного давления на российскую экономику сложности не только не снизили, а, напротив, укрепили решимость и нацеленность России на освоение АЗРФ. Значимость развития АЗРФ в контексте обеспечения социально-экономического развития и национальной безопасности возросла. Российское руководство поставило задачу адаптировать стратегию развития АЗРФ к новым условиям, переориентируя внешнеэкономические и технологические связи, а также формируя новые логистические и производственные цепочки в арктических проектах.

→ Данный аналитический доклад призван оценить влияние новой геополитической ситуации, проявляющейся во введении антироссийских санкций и отказе западных партнеров и их союзников от сотрудничества с Россией, на систему международного сотрудничества России в ходе комплексного освоения АЗРФ

В докладе систематизированы антироссийские санкции и оценено их влияние на развитие АЗРФ и международное сотрудничество, раскрыты изменения в географии и характере международных партнерств в сфере реализации СПГ-проектов и развития транспортной инфраструктуры СМП, суммированы промежуточные результаты развития СМП и перспективы его дальнейшей интеграции в мировую транспортную систему, определены превалирующие тенденции в научно-технологическом и образовательном взаимодействиях России с зарубежными странами в Арктике.

11 XII Международный форум «Арктика: настоящее и будущее» // МИД РФ: офиц. сайт. 13 декабря 2022 г. URL: https://www.mid.ru/ru/about/social_organizations/association/1843447.

12 Интервью директора Департамента европейских проблем МИД России, старшего должностного лица от России в Арктическом совете В.В. Масленникова МИА «Россия сегодня». 4 февраля 2026 г. // Посольство РФ в Федеративной Республике Германия: офиц. сайт. URL: https://germany.mid.ru/ru/press-centre/news/intervyu_direktora_departamenta_evropeyskikhproblem_mid_rossii_starshego_dolzhnostnogolitsa_ot_ros.

02

Новые геополитические и национальные параметры развития АЗРФ



Западные санкции: цели и логика

→ В последние по меньшей мере два десятилетия освоению АЗРФ придается все возрастающее значение как в контексте стимулирования социально-экономического развития, так и обеспечения национальной безопасности России

После февраля 2022 г. сдерживающее влияние на реализацию масштабных планов российского правительства в АЗРФ стали оказывать западные санкции. Цели стран, вводивших санкции, состояли в оказании комплексного давления на российскую экономику и снижении национальных доходов и, соответственно, финансовых возможностей для продолжения Россией СВО на Украине. В силу огромного вклада энергетической отрасли в развитие российской экономики под прицел Запада попала нефтегазовая промышленность, крупнейшие проекты которой находятся в российских высоких северных широтах, создавая стимул и условия для развития всей АЗРФ. Поэтому вполне закономерно, что попадание под санкции нефтяной отрасли и арктических СПГ-проектов вызвало цепную реакцию по всей взаимосвязанной системе арктических проектов. Освоение арктических нефтяных месторождений, таких как, в частности, Приразломное, Варандей, Новопортовское, и реализация СПГ-проектов способствуют комплексному инфраструктурному развитию прилегающих районов Крайнего Севера (под нужды СПГ-заводов, например, были построены порт Сабетта, аэропорт Утренний, электростанции, линии электропередач, автодороги, системы водоснабжения и пр.) и формируют грузовую базу СМП (по СМП идет поставка оборудования и материалов при строительстве СПГ-заводов, вывоз произведенного СПГ на зарубежные рынки и пр.). Ожидается, что ввод проекта «Восток ойл» приведет к тому, что нефть станет основным видом груза СМП. Нефтегазовые проекты в целом служат драйверами промышленного освоения АЗРФ.

Между тем мотивация введения Западом санкций против российской нефтяной и СПГ-отрасли не была напрямую связана с задачей препятствования развитию АЗРФ (такая задача не ставилась, но введение санкций привело к этому) и состояла в следующем:

- → способствовать снижению доходов федерального бюджета, представляющих финансовую базу для продолжения СВО на Украине, путем оказания давления на энергетический сектор как ключевой в поддержании российской экономики. При этом важно учитывать, что вследствие сокращения трубопроводного экспорта из России в Европу увеличился экспорт российского СПГ. Соответственно, значение СПГ для российской экономики значительно возросло: в 2023 г. на СПГ уже приходилась треть всего объема российского газового экспорта[13]. Более того, на фоне возросшей рентабельности производства СПГ в ноябре 2022 г. в Налоговый кодекс РФ были внесены поправки, согласно которым на 2023–2025 гг. повышался налог на прибыль для экспортеров СПГ с 20 до 34%[14]. На практике это означало возможность получения ежегодного дополнительного дохода свыше 200 млрд руб.;
- → предотвратить, как об этом заявляли отдельные европейские эксперты, серьезные экологические последствия, связанные с промышленным освоением АЗРФ. Расширение мощностей по производству россий-

13 Rudnik F. The effect of the sanctions: the Russian LNG sector's problems. // OSW commentary. № 578. March 7, 2024. P. 2. URL: https://www.osw.waw.pl/sites/default/files/OSW_Commentary_578.pdf.

14 Рост налога коснется только компаний, которые экспортировали СПГ до 31 декабря 2022 г. Новые проекты не будут затронуты. Из-под повышенного налога также были выведены «Газпром» и его дочерние компании.

ского СПГ, в том числе ввиду рисков утечек метана, позиционировалось как представляющее собой серьезную угрозу в контексте достижения глобальных климатических целей[15];

- для США важно было устранить Россию как сильного конкурента на мировых рынках СПГ, воспрепятствовать развитию российских мощностей по производству СПГ с его последующим экспортом на мировые рынки. Зафиксированные в 2020–2021 гг. в ряде российских официальных документов масштабные планы развития производства и экспорта СПГ вызвали обеспокоенность со стороны США. Помимо уже действовавших тогда СПГ-заводов, таких как «Сахалин 2» и «Ямал СПГ», была запланирована реализация ряда крупных проектов, многие из которых, кстати, находятся в АЗРФ: «Арктик СПГ 2», «Обский СПГ», «Арктик СПГ 1», «Якутский СПГ», «Арктик СПГ 3», «СПГ на Тамбейском месторождении», «Печора СПГ», «Кара СПГ» и пр.[16] Их успешная реализация позволила бы России занять серьезную нишу на мировом рынке СПГ.

Амбициозные планы России по наращиванию производственных мощностей в области СПГ обусловили повышенный интерес Запада к ним, и главной мишенью санкций стали новые СПГ-проекты, которые, очевидно, было решено «задушить» еще на стадии их планирования. Логика введения санкций против российского СПГ-сектора состоит не столько в том, чтобы остановить поставки российского СПГ на мировые рынки[17], хотя, безусловно, и такая мотивация присутствует в контексте снижения поставок российского газа на европейский рынок как способ устранения полной уязвимости Европы перед Россией, сколько не дать российскому СПГ-сектору расшириться.

В первую очередь под прицел санкций попал проект «Арктик СПГ 2» как наиболее крупный и находившийся уже на высокой стадии готовности. Успехом этого проекта стало бы появление на мировом рынке по меньшей мере, 19,8 млн т[18] СПГ. Для сравнения, годовой экспорт американского СПГ в 2021 г. составлял 70–86 млн т. Оценив «Арктик СПГ 2» как способный «превратить Россию в крупнейшего в мире экспортера СПГ»[19], Вашингтон против него инициировал «агрессивную программу западных санкций»[20]. Открыто обнародованной целью стало посредством санкций «убить этот проект»[21].

Мишенью западных санкций стали и другие СПГ-проекты, находившиеся на разных стадиях реализации и планирования («Якутский СПГ», «Мурманский СПГ», «Обский СПГ», «Арктик СПГ 1» и «Арктик СПГ 3» в АЗРФ, а также «Криогаз Высоцк» и «Портовая»). Что касается уже действовавшего на начало 2022 г. крупнейшего в России СПГ-завода («Ямал СПГ»), он был относительно защищен от санкционного давления в силу вовлеченности в этот проект широкого круга зарубежных участников, наличия долгосрочных контрактов на поставку СПГ, в том числе в Европу, прозрачной системы перевозок и собственности судов под иностранными флагами[22].

15 Coulomb F., Roetters S., Koutsis A., Savytskyi O. 2024, a bumper year for Russian LNG exports to the EU — abetted by Germany. January 2025. P. 20. URL: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Energie/LNG/Hintergrundpapier_Russisches_LNG_in_der_EU.pdf.

16 Долгосрочная программа развития производства сжиженного природного газа в Российской Федерации. 16 марта 2021. Приложение № 2. URL: http://government.ru/news/41790/.

17 Например, работавший с 2017 г. арктический завод «Ямал СПГ» до сих пор не попал под санкции. Связано это как с тем, что заместить выпавшие объемы СПГ на мировых рынках было бы нечем, так и с тем, что в проект «Ямал СПГ» вовлечено большое число международных партнеров.

18 Мощность третьего из трех работающих ныне в РФ крупнотоннажных СПГ заводов, «Сахалина 2», составляет 9,6 млн т.

19 Hearing before the Committee on foreign relations // US Senate: official website. November 8, 2023. P. 32. URL: https://www.foreign.senate.gov/download/11-08-23__us-national-security-interests-in-ukraine.

20 US will continue to 'tighten the screws on Russian gas exports». Haslinda Amin interview with Assistant Secretary Geoffrey R. Pyatt at Singapore international energy week // U.S. Department of State: official website. October 22, 2024. URL: https://2021-2025.state.gov/us-will-continue-to-tighten-the-screws-on-russian-gas-exports-haslinda-amin-interview-with-assistantsecretary-geoffrey-r-pyatt-at-singapore-international-energy-week.

21 Ibid.

22 Григорьев М.Н. Арктический СПГ в начале 2026 года: поиск решений // Газовый бизнес. 2026. № 1. С.18.

Арктический СПГ под прицелом западных санкций

Давление на российский СПГ-сектор стало оказываться практически сразу после начала Россией СВО на Украине. Уже с марта 2022 г. ЕС стал вводить запреты на продажу, поставку, передачу или экспорт в Россию оборудования и технологий, используемых для производства СПГ; на новые и расширение текущих инвестиций, а также на финансирование российских компаний энергетического сектора; на сделки с «Совкомфлотом» (см. таблицу 1). ЕС также потребовал от европейских компаний сообщать о сделках с российским СПГ для их мониторинга и принятия мер. Тогда же, в 2022 г., США и Великобритания ввели запрет на импорт российского СПГ, что, однако, в силу малых масштабов такого импорта было скорее демонстративным шагом, нежели эффективной мерой давления на отрасль.

С осени 2023 г. к серьезному давлению на российскую СПГ-отрасль приступили США. В сентябре 2023 г. были введены санкции против ряда компаний, предоставляющих строительные и инжиниринговые услуги для «Арктик СПГ 2». Управление по контролю за иностранными активами минфина США (OFAC) стало один за другим вносить в SDN list российские строящиеся или запланированные СПГ-проекты. В ноябре 2023 г. в SDN list был внесен «Арктик СПГ 2», в феврале 2024 г. — «Глобалтэк», созданный для строительства «Якутского СПГ», в июне 2024 г. — «Мурманский СПГ», «Арктик СПГ 1», «Арктик СПГ 3», «Обский ГХК» (таблица 1). Внесение в SDN list означало не только запрет для американских компаний проводить любые сделки с попавшей в этот список компанией или оказывать ей услуги, но и создавало для неамериканских компаний риски попасть под вторичные санкции. Риск попадания под вторичные санкции был решающим при принятии решения о прекращении взаимодействия с подсанкционными проектами для любых компаний, имеющих счета в США или ведущих бизнес с США. Так, в частности, приобретение СПГ с подсанкционных проектов было чревато попаданием под вторичные санкции США. Внесение в SDN list проектов на стадии планирования фактически исключало возможность привлечения иностранных инвестиций в эти проекты, сложности в поиске зарубежных технологических партнеров и проблемы в перспективе с реализацией произведенного там подсанкционного СПГ.

Таблица 1. Основные санкции США и ЕС, влияющие на российские СПГ-проекты в АЗРФ, 2022–2025 гг.

Дата введения	Инициатор	Содержание	Цель
2022	ЕС	→ запрет на сделки с «Совкомфлотом»	все российские проекты СПГ
2022	ЕС	→ запрет на новые или расширение текущих инвестиций или финансирования российских предприятий энергетического сектора	новые российские СПГ-проекты, «НОВАТЭК»
2022	ЕС	→ запрет на экспорт товаров и технологий, используемых в СПГ-секторе	все российские СПГ-проекты
2022	ЕС	→ обязательство сообщать обо всех сделках с российским СПГ для последующего рассмотрения Европейской комиссией	все российские СПГ-проекты
2022	США	→ запрет на импорт российского СПГ в США	все российские СПГ-проекты

Дата введения	Инициатор	Содержание	Цель
2023	ЕС	→ запрет на предоставление газохранилищ российским предприятиям, с исключением для некоторых хранилищ СПГ	российский газ
09.2023	США	→ внесение в SDN list плавучих СПГ-хранилищ «Коряк» и «Саам» и дочерней компании «НОВАТЭКа» «Арктическая перевалка», управляющей этими хранилищами	«НОВАТЭК»
2023	ЕС	→ запрет на экспорт товаров, которые могут повысить российский инженерный потенциал, включая насосы, электронику и некоторые металлы	косвенное влияние на российское производство СПГ
2023	ЕС	→ запрет ЕС на экспорт прав интеллектуальной собственности, которые могли бы расширить производственные мощности России	косвенное влияние на российское производство СПГ
11.2023	США	→ внесение «Арктик СПГ 2» в SDN list	«НОВАТЭК»
2023	США	→ санкции в отношении инженерных и сервисных компаний, участвующих в строительстве объектов «Арктик СПГ 2»	«НОВАТЭК»
06.2024	ЕС	→ 14-й пакет санкций ЕС, включивший запрет на перевалку российского СПГ для клиентов, не входящих в ЕС; запрет на импорт российского СПГ через порты, не подключенные к газовой системе ЕС; дальнейший запрет на предоставление товаров или услуг для содействия завершению российских проектов СПГ	все российские СПГ-проекты
02.2024	США	→ внесение в SDN list «Глобалтэк», созданного для строительства «Якутского СПГ»	«Глобалтэк»
06.2024	США	→ внесение в SDN list «Мурманского СПГ», «Обского СПГ», «Арктик СПГ 1» и «Арктик СПГ 3»	«НОВАТЭК»
2024	ЕС	→ санкции в отношении российских перевалочных пунктов	«НОВАТЭК»
2024	США	→ санкции в отношении компаний, участвующих в строительстве СПГ-судов арктического класса	«Роснефть», «НОВАТЭК»
2024	США	→ постепенное усиление санкций в отношении судов, перевозящих российский СПГ	все российские СПГ-проекты
2025	США	→ специальный запрет на суда, участвующие в арктических перевозках СПГ	все российские СПГ-проекты
02.2025	ЕС	→ 16-й пакет санкций, включивший дополнительные ограничения на экспорт товаров, которые могут способствовать завершению новых российских СПГ-проектов	новые российские СПГ-проекты
10.2025	ЕС	→ 19-й пакет санкций, предполагавший запрет на импорт российского СПГ, санкции против 117 судов «теневого флота»	все российские СПГ-проекты

Источник: составлено авторами с корректировками и дополнениями на основе: Henderson J., Moe A. The Outlook for Russian LNG. FNI Report № 1. 2025. Table 2. P. 25. URL: https://www.fni.no/publications/the-outlook-for-russian-lng.

В феврале 2024 г. американские санкции были введены против компаний, связанных со строительством технологических линий «Арктик СПГ 2». Под санкции попал «НОВАТЭК-Мурманск», контролирующий Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений в пос. Белокаменка Мурманской области, где строились основания гравитационного типа, на которых монтировалось оборудование технологических линий «Арктик СПГ 2». В июне 2024 г. под вторичные санкции США попал оператор судостроительной верфи в Китае Penglai Jutal, который сконструировал и отгрузил модули для технологических линий «Арктик СПГ 2».

В январе 2025 г. под вторичные санкции США попало несколько расположенных в Китае компаний, в том числе производственная верфь и оператор судна, участвовавшие в строительстве и транспортировке модулей генерации электроэнергии для подсанкционного «Арктик СПГ 2». Именно за строительство и поставку модулей для генерации электроэнергии для этого проекта под санкции попала Zhoushan Wison, а за перевозку модулей — оператор судна Hongkong Yaqing Shipping. Были введены также санкции против восьми дочерних компаний основанной в августе 2023 г. и занимавшейся сбытом СПГ с проекта «Арктик СПГ 2» Novatek China.

Санкционное давление ЕС достигло своего апогея 23 октября 2025 г., когда Брюссель принял 19-й пакет санкций, предполагавший полный запрет на импорт российского СПГ: с апреля 2026 г. — по краткосрочным контрактам, а с января 2027 г. — и по долгосрочным. Были объявлены санкции против 117 судов «теневого флота». Наконец, в январе 2026 г. ЕС обнародовал решение[23] о поэтапном отказе от импорта российского трубопроводного газа и СПГ, согласно которому импорт российского СПГ будет полностью запрещен с 1 января 2027 г. Перед ввозом СПГ на территорию ЕС странам-членам вменяется в обязанность проверять страну его происхождения.

Санкции против флота газовозов и давление на логистику вывоза СПГ

Под прицел западных санкций попала также транспортная инфраструктура, обеспечивающая вывоз арктического СПГ. Цели санкций состоят в том, чтобы затруднить сбыт российского СПГ и увеличить транзакционные издержки. Санкции регулярно вводятся США, ЕС, Великобританией и некоторыми другими странами. Эксперты даже усматривают тесную координацию действий этих стран в вопросах введения ограничений в отношении газовозов, обеспечивающих или планируемых к участию в вывозе СПГ с арктических заводов[24]. Наблюдается и определенная специфика: санкции США вводят ограничения на все хозяйствующие субъекты, имеющие дело с санкционными судами (это внесение в SDN list), а санкции ЕС преимущественно направлены на ограничение захода судов в европейские порты, включая обслуживание и ремонт[25].

Интересен случай попадания в 17-й пакет санкций ЕС в мае 2025 г. трех газовозов ледового класса Arc4 японской компании Mitsui O.S.K., Lines (MOL). Газовозы North Moon, North Ocean и North Light были заподозрены Брюсселем в транспортировке СПГ с «Арктик СПГ 2». Однако спустя два месяца, в июле 2025 г., после заверений японской компании в том, что газовозы не будут участвовать

23 Russian gas imports: Council gives final green light to a stepwise ban // Council of the EU: official website. January 26, 2026. URL: https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/01/26/russian-gas-imports-council-gives-final-greenlight-to-a-stepwise-ban.

24 Григорьев М.Н. Морские перевозки арктического СПГ и санкционные ограничения // Газовый бизнес. 2025. № 3. С. 39.

25 Там же.

в транспортировке российского СПГ с «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», эти газовозы были исключены из санкционного списка. Но сам факт попадания компаний из Японии, имеющей союзнические отношения с США и развивающей тесные отношения с ЕС, любопытен.

Первым случаем санкционного давления на транспортную инфраструктуру в АЗРФ стало введение Вашингтоном в сентябре 2023 г. санкций против плавучих хранилищ СПГ «Коряк» и «Саам» и дочерней компании «НОВАТЭКа» «Арктическая перевалка», под управлением которой находятся эти плавучие хранилища. Действия Вашингтона были направлены на разрушение разработанной российской стороной логистической схемы продажи и доставки потребителям арктического СПГ на условиях FOB (Free On Board или «Свободно на борту») с доставкой СПГ на перевалочные терминалы и с вывозом с терминалов уже непосредственно силами покупателей. Ввиду введенных США санкций для газовозов, которые использовались покупателями СПГ с плавучих хранилищ, возникали риски попадания под вторичные санкции. Соответственно требовался пересмотр первоначальной логистической схемы.

В феврале 2024 г. Вашингтон анонсировал санкции против предназначенных для проекта «Арктик СПГ 2» газовозов высокого ледового класса Arc7 и их фрахта. Были также введены санкции против судоверфи «Звезда», ответственной за строительство газовозов для перевозки СПГ с завода «Арктик СПГ 2», против «Смарт СПГ» и «Совкомфлота» и его дочерних компаний, выступающих заказчиками строящихся на верфи «Звезда» газовозов.

На фоне начала работы «Арктик СПГ 2» и организации с него вывоза СПГ западные страны приступили к борьбе с «теневым флотом» газовозов, подозреваемых в вывозе СПГ в обход санкций. В мае 2024 г. санкции были введены против 4 компаний и 16 морских судов. В августе 2024 г. этот список был расширен за счет включения газовозов Asya Energy, Everest Energy, North Air, North Mountain, North Sky, North Way, Pioneer и управляющих ими компаний, среди которых, были компании из Индии и ОАЭ. В таблице 2 приведен список газовозов и компаний, попавших под санкции.

→ Дальше — больше. Санкции стали вводиться и в отношении еще не построенных газовозов. В июне 2024 года США ввели санкции против семи строящихся газовозов ледового класса Arc7 для проекта «Арктик СПГ 2», три из которых уже на тот момент были почти достроены (танкеры «Алексей Косыгин», «Петр Столыпин» и «Сергей Витте») и четыре — строящиеся

Давление на российские арктические проекты возрастало. В июне 2024 г. в рамках 14-го пакета санкций ЕС ввели запрет на перевалку российского СПГ на рынки за пределами ЕС, на новые инвестиции, поставку товаров и услуг для завершения реализуемых СПГ-проектов, на импорт российского СПГ через терминалы ЕС, не подключенные к системе газопроводов.

В декабре 2024 г. в 15-й пакет санкций ЕС попали 7 танкеров, осуществлявших транспортировку произведенного в российской Арктике СПГ: 1 из 15 танкеров высокого ледового класса Arc7, осуществлявший вывоз СПГ с завода «Ямал СПГ» («Кристоф де Маржери») и танкеры LaPerouse, North Air, North Mountain, North Sky, North Way и Pioneer. Это предполагало запрет на заходы судов в порты ЕС и предоставление им услуг, связанных с морскими перевозками, в том числе страховых услуг.

Таблица 2. Санкции США, ЕС, Великобритании и Канады против транспортной инфраструктуры, обеспечивающей вывоз арктического СПГ

Название судна или ПХГ (название после переименования)	Ледовый класс	Дата введения санкций			
		США	ЕС	Великобританией	Канадой
действующие газовозы (на момент введения санкций)					
Asya Energy	нет	23.08.2024	25.02.2025	26.09.2024	25.02.2025
Nova Energy	нет		20.07.2025	26.09.2024	25.02.2025
Everest Energy («Арктик Метагаз»)	нет	23.08.2024	25.02.2025	17.10.2024	25.02.2025
Mulan («Арктик Мулан»)	нет		20.07.2025	17.10.2024	25.02.2025
Christophe de Margerie («Кристоф де Маржери»)	Arc7	10.01.2025	17.12.2024		13.06.2025
North Sky («Ирис»)	Arc4	23.08.2024	17.12.2024	26.09.2024	25.02.2025
North Air («Буран»)	Arc4	23.08.2024	17.12.2024		13.06.2025
North Mountain («Восход»)	Arc4	23.08.2024	17.12.2024		13.06.2025
North Way («Заря»)	Arc4	23.08.2024	17.12.2024		13.06.2025
La Perouse («Ла Перуз»)	нет		17.12.2024	26.09.2024	25.02.2025
строящиеся газовозы (на момент введения санкций)					
«Алексей Косыгин»	Arc7	12.06.2024			
«Петр Столыпин»	Arc7	12.06.2024			
«Сергей Витте»	Arc7	12.06.2024			
«Константин Посьет»	Arc7	12.06.2024			
«Виктор Черномырдин»	Arc7	12.06.2024			
Zvezda 046	Arc7	12.06.2024			
Zvezda 047	Arc7	12.06.2024			
плавучие хранилища газа					
Saam FSU («Саам ПХГ»)	нет	14.09.2023	25.06.2024		13.06.2025
Koryak FSU («Коряк ПХГ»)	нет	14.09.2023	25.06.2024		13.06.2025

Источник: Григорьев М.Н. Морские перевозки арктического СПГ и санкционные ограничения // Газовый бизнес. 2025. № 3. С. 39.

Таким образом, введенные Западом санкции против российских СПГ-проектов, специально не нацеленные на срыв российских планов освоения АЗРФ, тем не менее стали оказывать на них сильное сдерживающее влияние. Ограничения на предоставление России технологий, специализированного оборудования и сервисных услуг под СПГ-проекты и санкции против российских СПГ-проектов затруднили реализацию арктических СПГ-проектов. Санкции в отношении газовозов, плавучих газохранилищ, верфи «Звезда» и пр. не только осложнили транспортировку СПГ, но поставили под вопрос формирование грузовой базы СМП и, соответственно, достижение поставленных правительством целевых показателей по грузоперевозкам по СМП. Введенные ограничения и санкции создали серьезные препятствия как для развития российской СПГ-отрасли, так и для реализации планов освоения АЗРФ.

Влияние западных санкций на реализацию планов развития СМП

До 2022 г. отношение западных стран к СМП носило прагматичный характер. С одной стороны, западные государства и компании рассматривали СМП как потенциально выгодный, хотя и нишевый транспортный маршрут, способный сократить расстояние между Европой и Азией. Это проявлялось в участии отдельных судоходных компаний в транзитных рейсах, интересе к логистическим проектам и сотрудничестве в сфере обеспечения судоходства. С другой стороны, этот интерес оставался ограниченным из-за высоких рисков, сезонности навигации, неразвитости инфраструктуры и экономической неопределенности маршрута по сравнению с традиционными путями через Суэцкий канал. После 2022 г. ситуация изменилась принципиально. Политические факторы стали доминировать над экономической целесообразностью, что привело к резкому снижению участия западных компаний в проектах, связанных с СМП, введению санкций в отношении арктических проектов.

Антироссийские санкции и ограничительные меры, введенные в 2022 г., оказали комплексное воздействие на СМП, однако важно подчеркнуть, что изначально они не формировались как инструмент целенаправленного сдерживания именно этого транспортного коридора. Основной фокус санкционной политики западных стран был направлен на ограничение доступа России к финансовым ресурсам, технологиям и оборудованию в стратегически значимых отраслях, прежде всего в энергетике. В этой логике развитие СМП оказалось затронуто опосредованно как часть более широкой системы ограничений, влияющих на инфраструктурные и ресурсные проекты в Арктике.

Таблица 3. Западные санкции и ограничительные меры, затронувшие развитие СМП

Дата введения	Инициатор	Содержание
Апрель 2022	ЕС (5-й пакет) + Великобритания	→ российским судам запрещен вход в порты ЕС (с ограниченными исключениями) и Великобритании
Октябрь 2022	ЕС (8-й пакет)	→ введены механизм «ценового потолка» на российскую нефть и запрет европейским компаниям предоставлять морские перевозки, страхование и брокерские услуги при перевозке нефти сверх установленного лимита;

Дата введения	Инициатор	Содержание
Октябрь 2022	ЕС (8-й пакет)	→ введены ограничения в отношении танкерного флота, работающего на экспортных маршрутах, связанных с Арктикой
Февраль 2023	ЕС (10-й пакет)	→ ФГУП «Атомфлот» (входит в госкорпорацию «Росатом») впервые попало под санкции
Май 2023	США	→ ФГУП «Атомфлот» включили в санкционные списки
Июнь 2023	ЕС (11-й пакет)	→ усиление контроля за судами, обходящими нефтяные санкции; → запрет на доступ в порты ЕС судам, отключающим или манипулирующим AIS (АИС, автоматическая идентификационная система) при перевозке российской нефти
Ноябрь 2023	США	→ OFAC включил в SDN list ООО «Арктик СПГ 2»
2023	Великобритания	→ в рамках реализации механизма G7 Price Cap Великобритания ввела ограничения на страхование судов, брокерские услуги, морской фрахт, финансовое сопровождение перевозок российской нефти сверх установленного ценового потолка
Февраль 2024	США	→ введены санкции в отношении крупнейшей российской судоходной компании ПАО «Совкомфлот» и 14 танкеров, находящихся в ее собственности или под контролем
Июнь 2024	ЕС (14-й пакет)	→ введен запрет на перевалку российского СПГ через терминалы ЕС для реэкспорта в третьи страны; → запрещены новые инвестиции и поставки технологий для российских СПГ-проектов; → создан механизм санкционирования судов «теневого флота» (Annex XLII) — запрет захода в порты ЕС, использования якорных стоянок, шлюзов, получения бункеровки и морских услуг; → введены санкции против «Совкомфлота» и его генерального директора
Август 2024	США	→ введены ограничения против почти 400 физических и юридических лиц, связанных с российским энергетическим сектором, включая участников логистических цепочек «Арктик СПГ 2»
Сентябрь 2024	США	→ введены санкции против двух судоходных компаний и двух СПГ-танкеров, задействованных в перевозках продукции «Арктик СПГ 2»; → введены санкции против судов Mulan и New Energy (под флагом Палау) — специализированные газовозы, предназначенные для обслуживания «Арктик СПГ 2»; → введены санкции против компаний Gotik Shipping и Plio Energy Cargo Shipping (Индия) — компании обвинены в содействии транспортировке продукции «Арктик СПГ 2»
Декабрь 2024	ЕС (15-й пакет)	→ расширен список судов «теневого флота», которым запрещены доступ к портам ЕС и получение морских услуг; → введены ограничения в том числе против 52 судов из третьих стран, с помощью которых осуществляется обход санкций и поддерживается российский энергетический сектор
2024	Великобритания	→ включение в санкционный список проекта «Арктик СПГ 2»; → введены санкции против 10 нефтяных танкеров, участвующих в перевозках российской нефти; судов, использовавшихся для обхода режима ценового потолка;

Дата введения	Инициатор	Содержание
2024	Великобритания	→ введен запрет захода в британские порты; → введен запрет регистрации судов в Великобритании; → введены ограничения на предоставление морских услуг
Январь 2025	США	→ введены санкции против 183 судов, участвующих в перевозке российских энергоресурсов, а также против страховых, трейдинговых и сервисных компаний; → OFAC отменил действие лицензии, позволявшей осуществлять отдельные операции с судами «Совкомфлота»
Февраль 2025	ЕС (16-й пакет)	→ новые суда включены в санкционный список; → введены дополнительные ограничения на обслуживание танкеров, перевозящих российские энергоносители; → запрещено временное хранение российской нефти в портах ЕС даже при соблюдении ценового потолка
Май 2025	ЕС (17-й пакет)	→ самый масштабный на тот момент пакет против «теневого флота» — под санкции попали 189 дополнительных судов, связанных с экспортом российских энергоносителей; общее число санкционированных судов приблизилось к 350
Июль 2025	ЕС (18-й пакет)	→ введены дополнительные ограничения в отношении нефтяного экспорта и морских перевозок; → расширен контроль над цепочками транспортировки российских энергоносителей через третьи страны; → введены ограничения на продукцию нефтепереработки, произведенную из российской нефти
Октябрь 2025	ЕС (19-й пакет)	→ в санкционный список добавлено еще 117 судов; общее число санкционированных судов превысило 550; → для всех таких судов запрещены доступ в порты ЕС и получение широкого спектра услуг, связанных с морскими перевозками; → объявлен будущий запрет на импорт российского СПГ
2025	США	→ введены ограничения против нефтяных компаний (ПАО «Газпром нефть», ПАО «Сургутнефтегаз» со всеми филиалами, перерабатывающими заводами) и страховых организаций («Ингосстрах» и «Альфастрахование») + 69 танкеров крупнейшей судоходной компании; «ПАО “Совкомфлот”», структур НК «Роснефть», некоторых физических лиц + против 6 танкеров, еще строящихся на судостроительном заводе «Звезда»: «Нурсултан Назарбаев», «Александр Бегров», «Алексей Боголюбов», «Звезда 131080», «Звезда 131060» и «Звезда 131040»; → усложнен экспорт нефти по СМП (страхование, трейдинг, расчеты)
2025	Великобритания	→ введены блокирующие санкции против более 100 российских и иностранных компаний, в числе которых арабская «дочка» ПАО «Совкомфлот», физических лиц и российский «теневой флот», а именно 40 судов, вовлеченных в поставку российской нефти; → введен запрет морской транспортировки российского СПГ третьим странам; → введен запрет страхования таких перевозок; → введен запрет оказания морских услуг судам, перевозящим российский СПГ

Источник: составлено авторами на основе материалов EU sanctions list.
URL: https://www.sanctionsmap.eu/#/main; Data Center – SDN List. OFAC Sanctions List Service.
URL: https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList; Statutory guidance. Russia sanctions: statutory guidance. Updated 20 May 2026.
URL: https://www.gov.uk/government/publications/russia-sanctions-guidance/russia-sanctions-guidance; материалов СМИ.

По своей направленности антироссийские санкции и ограничительные меры в контексте их влияния на развитие СМП можно разделить на следующие группы:

1 **ограничение доступа к международной портовой и логистической инфраструктуре (запрет на заход российских судов в порты ЕС в 2022 г.)** привело к разрыву традиционных логистических цепочек и потере СМП части своего функционала как транзитного маршрута между Европой и Азией;

2 **санкции против судоходных компаний и флота** (введение санкций против ключевых операторов морских перевозок, включая «Совкомфлот») ограничили доступ к международным рынкам фрахта, сервисного обслуживания и управления судами, что привело к сокращению числа участников перевозок и росту операционных издержек, ввели запрет на проведение ремонта судов;

3 **ограничения на страхование и финансовое обеспечение перевозок** (лишение России доступа к международной системе страхования, лицензирования и регистрации судов (ведущим игроком на рынке взаимного страхования судовладельцев (P&I) и страхования корпусов судов (H&M) остается Великобритания) и запрет захода российских судов в порты западных государств[26]) ограничили возможности осуществления легальных международных рейсов;

4 **введение ценового потолка на российскую нефть** привело к перераспределению логистических потоков, формированию альтернативных схем транспортировки и росту «теневого флота», используемого для обхода санкций;

5 **технологические ограничения** (экспортные ограничения на поставки высокотехнологичного оборудования, навигационные системы и судовое оборудование) замедлили развитие арктического флота и модернизацию инфраструктуры СМП;

6 **вторичные санкции и снижение международного участия** (расширение вторичных санкций США усилило риски для иностранных компаний, продолживших сотрудничество с российскими операторами) привели к снижению участия международных логистических операторов и инвесторов в проектах, связанных с СМП;

7 **санкции против энергетического сектора и «теневого флота»** усилили непрозрачность перевозок и увеличили транзакционные издержки грузоперевозок по СМП.

Формирование «теневого флота» стало прямым следствием санкций против российского судоходства в Арктике. В ответ на это западные страны ввели санкции в отношении примерно 350 судов (данные на 2025 г.), вовлеченных в поставку российской нефти[27], а Великобритания выпустила специальное руководство по выявлению и предотвращению незаконного обхода ограничений[28]. Международная морская организация (ИМО) еще в декабре 2023 г. приняла резолюцию A.1192(33), посвященную борьбе с деятельностью «теневого флота» в мировом судоходстве[29]. В данном документе было дано официальное определение термина «теневой флот».

Введенные санкции целесообразно интерпретировать как инструмент комплексного сдерживания России, а не как политику, изначально нацеленную исключительно на СМП. Ключевыми инициаторами выступили ЕС и США, но их мотивация носит системный характер и связана с ограничением экономического и технологического

26 Коридор для безопасного мореплавания // Транспорт России. 15 января 2026 г. URL: https://transportrussia.ru/razdely/logistika/14281-koridor-dlya-bezopasnogo-moreplavaniya.html.

27 Козьменко А.С. Теневой нефтяной флот России — новая глава гибридной войны // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2025. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/tenevoy-neftyanoy-flot-rossii-novaya-glava-gibridnoy-voyny.

28 Countering Russian sanctions evasion — guidance for businesses // Gov. UK: official website. January 7, 2025. URL: https://www.gov.uk/government/publications/countering-russian-sanctions-evasion-and-circumvention.

29 RESOLUTION A.1192(33). Adopted on 6 December 2023 (Agenda item 13). Urging Member States and All Relevant Stakeholders to Promote Actions to Prevent Illegal Operations in the Maritime Sector by the «Dark Fleet» or «Shadow Fleet» // International Maritime Organization: official website. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1192(33).pdf.

потенциала России в стратегически значимых секторах, в первую очередь энергетике. Для США приоритетной задачей является сдерживание укрепления России как крупного поставщика энергоресурсов и как актора, способного формировать альтернативные логистические маршруты между Европой и Азией. Американская санкционная политика ориентирована на подрыв экспортно-логистической модели российской Арктики, прежде всего через санкции против «Арктик СПГ 2», «Совкомфлота», специализированного флота газовозов и судов, обеспечивающих перевозки энергоресурсов по СМП.

Ограничительные меры ЕС в большей степени направлены на ограничение доступа российских судов к европейской инфраструктуре и рынкам. В то же время для ЕС санкционная политика в отношении России является частью более широкой стратегии политического давления[30], а кроме того, затрагивает экономическую конкуренцию: потенциальное развитие СМП как альтернативного маршрута мировой торговли теоретически способно перераспределить грузопотоки, снизив значение традиционных направлений, связанных с европейской инфраструктурой.

Что касается Великобритании, то она сделала акцент в своей санкционной политике на морские услуги, страхование, танкерный флот и на борьбу с «теневыми» схемами транспортировки российских энергоресурсов. Подчеркнем: основная цель антироссийских западных санкций заключается не столько в прямом блокировании СМП, сколько в косвенном изменении траектории его развития. Речь идет о попытке «развернуть» заданный ранее в российских стратегических документах вектор от международного транзитного коридора к преимущественно национально ориентированному маршруту. Дополнительные ограничения были введены также Японией и Южной Кореей, ориентирующимися на санкционную политику США и ЕС. Введенные этими странами санкции затронули поставки оборудования, инженерные услуги и участие в инфраструктурных проектах.

После 2022 г. японская сторона ввела ряд санкций, которые коснулись СМП: ограничение использования российской арктической инфраструктуры, заморозка активов судоходных компаний (например, в мае 2024 г. в санкционный список попали «ТрансМорФлот» и судоходная компания «АЗИА»)[31], а также ввод ограничений против российских судостроительных заводов, например Балтийского завода, Адмиралтейской верфи и «Северной верфи»[32], строящих ледокольный флот[33]. Эти санкции также были направлены на срыв энергетических проектов в АЗРФ. В 2023 г. Япония присоединилась к режиму ограничения цен на российскую нефть, согласованному странами G7. Кроме того, Япония существенно ограничила участие своих компаний в российских арктических проектах, фактически отказавшись от использования логистических маршрутов, связанных с Россией. Одновременно позиция Японии остается гибкой: компании Mitsui & Co., Ltd. и JOGMEC сохраняют долевое участие (10%) в проекте «Арктик СПГ 2»[34]. Важно подчеркнуть, что японская санкционная политика имела более осторожный характер по сравнению с ЕС, США и Великобританией, учитывая как раз интерес и участие японских компаний в российских энергетических проектах.

В 2022 г. Сеул присоединился к западному санкционному давлению на Россию. В 2024 г. были введены санкции против «двух российских транспортных компаний — «ТрансМорФлот» и «М ЛИЗИНГ», а также «против IBEX Shipping Inc.

30 REPowerEU — phase out of Russian energy imports // European Commission: official website. URL: https://energy.ec.europa.eu/strategy/repowereu-phase-out-russian-energy-imports_en.

31 Япония ввела санкции против девяти российских организаций, в том числе судоходных // Korabel.ru. 24 мая 2025 г. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/yaponiya_vvela_sankcii_protiv_devyati_rossiyskih_organizaciy_v_tom_chisle_sudohodnyh.html.

32 Япония ввела санкции против Адмиралтейских верфей и Балтийского завода // Деловой Петербург. 28 февраля 2023 г. URL: https://www.dp.ru/a/2023/02/28/JAponija_vvela_sankcii_prot.

33 Ministry of Foreign Affairs of Japan — Sanctions against Russia. URL: https://www.mofa.go.jp/erp/c_see/ukraine/page4e_001053.html.

34 Гончаренко А. Япония увеличит поставки СПГ из РФ на 2 млн т в год // Neftegaz.RU. 16 мая 2023 г. URL: https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhennyy-prirodnyy-gaz/779769-yaponiya-uvelichit-postavki-spg-iz-rf-na-dva-milliona-tonn-v-god/; Чижевский А. Японская JOGMEC не планирует выходить из проекта «Арктик СПГ 2» // Neftegaz.RU. 11 июля 2025 г. URL: https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhennyy-prirodnyy-gaz/893842-yaponskaya-jogmec-ne-planiruet-vykhodit-proekta-arktik-spg-2.

(Кипр), которая, как сообщалось, владеет тремя судами под российским флагом[35]. В частности, ограничения коснулись четырех судов, включая суда этих компаний Lady R, Maia-1, Angara и Maria, за участие в перевозках, предположительно связанных с обменом оружием между Россией и Северной Кореей[36]. Кроме того, Республика Корея без публичных деклараций, но последовательно стала сворачивать программы сотрудничества с Россией, которые велись по линии государственных структур и на средства госбюджета.

В ответ на санкции и ограничения Россия стала принимать контрмеры и вносить коррективы в свою арктическую политику и стратегию развития СМП. Совещание по вопросам развития Арктической зоны с участием Президента РФ в апреле 2022 г. стало отправной точкой нового этапа российской политики в Арктике в условиях санкций. Президент РФ В.В. Путин поставил задачи «нарастить поставки арктических энергоресурсов в другие регионы мира — туда, где они действительно нужны», «развитие Северного морского пути — создание здесь современной портовой и аварийно-спасательной инфраструктуры, спутниковых систем мониторинга, связи, а также реализация наших амбициозных, в хорошем смысле этого слова, амбициозных, планов по расширению ледокольного и грузового флота, строительству судов — газовозов арктического класса»[37]. За этим последовали конкретные шаги. В июне 2022 г. Президент РФ подписал закон о централизации в «Росатоме» полномочий по организации судоходства на СМП[38], а в августе 2022 г. был актуализирован План развития СМП до 2035 г.

На совещании Президента РФ с членами правительства 17 мая 2023 г. генеральный директор «Росатома» А.Е. Лихачев, отметил: «К Севморпути проявляют интерес не только российские компании, но и страны БРИКС, Ближнего Востока. В этой связи прорабатываем участие партнеров из дружественных стран не только в транзите по СМП, но и в развитии инфраструктуры. Это новый вектор нашего взаимодействия с инвесторами»[39]. В освоении СМП началась географическая диверсификация зарубежных партнеров. После 2022 г. российское руководство стало адаптировать планы развития СМП под новые геополитические обстоятельства.

Ограничения в развитии международного научного сотрудничества

В развитии научного сотрудничества в Арктике западные государства изначально делали акцент не на полном разрыве научных контактов, а на политике комплексного ограничения участия России в многосторонних форматах сотрудничества и международных научно-исследовательских проектах в Арктике, а также на двустороннем взаимодействии России

35 Южная Корея ввела санкции против ряда российских компаний и судов // Морские вести России. 27 июня 2024 г. URL: https://morvesti.ru/news/1679/109958/#:~:text=решило%20с%201%20июля%20ввести%20односторонние%20санкции,лиц%20из%20России%2C%20Северной%20Кореи%20и%20третьих.

36 Там же.

37 Совещание по вопросам развития Арктической зоны. // Президент России: офиц. сайт. 13 апреля 2022 г. URL: http://kremlin.ru/events/president/news/68188.

38 Правительство России: Правительство расширило план развития Северного морского пути // Правительство России: офиц. сайт. URL: http://government.ru/news/48389.

39 Материалы к «правительственному часу» в Совете Федерации 20 марта 2024 г. О транспортном потенциале Северного морского пути. С. 8 // Парламентская библиотека: офиц. сайт. URL: https://parlib.duma.gov.ru/common/upload/document_pravchas/I__ghsf200324.pdf.

и западных арктических стран. Однако утверждение об отсутствии прямых санкций в отношении российской арктической науки было бы не вполне корректным. После 2022 г. санкции и экспортные ограничения были введены против ряда российских НИИ, университетов (например, в мае 2023 г. США включили в SDN list Санкт-Петербургский горный университет и его ректора В.С. Литвиненко, Российский государственный университет нефти и газа им. И.М. Губкина, Российский государственный геологоразведочный университет им. Серго Орджоникидзе, Грозненский государственный нефтяной технический университет им. академика Михаила Миллионщикова, Альметьевский государственный нефтяной институт) и против научно-технических организаций, связанных с нефтегазовыми, судостроительными и шельфовыми разработками (например, «Газпром ВНИИГАЗ», НИИ полимеров им. академика Валентина Каргина, Институт химии нефти Сибирского отделения РАН)[40]. Были приостановлены или аннулированы многие соглашения о сотрудничестве, совместные грантовые программы, академические обмены, участие российских организаций в международных консорциумах и сетевых проектах.

→ Традиционно ключевой площадкой для координации международной научной и научно-исследовательской деятельности по арктическим вопросам выступали Арктический совет и его рабочие группы

Именно там реализовывались совместные исследовательские проекты, обеспечивался регулярный обмен научными данными по широкому спектру направлений — от мониторинга климатических изменений и состояния морских экосистем до изучения ледовой динамики, загрязнения окружающей среды и социально-экономического развития арктических территорий. В рамках этой системы успешно реализовывалась уникальная модель «сетевой науки», в которой ученые из арктических стран работали на основе принципов транспарентности, взаимного доступа к результатам исследований и координации методологических подходов. Особое значение имели долгосрочные наблюдательные программы. АС также выполнял функцию институционального посредника, обеспечивая деполитизированный характер научного сотрудничества даже в периоды осложнений международных отношений.

Однако после 2022 г. из-за действий западных арктических стран — членов АС полноценная работа самого АС, а также координируемое под его эгидой международное научное сотрудничество впервые в истории оказались заблокированы. Сначала деятельность АС была приостановлена, а в июне 2022 г. «западная арктическая семерка» приняла решение возобновить работу Совета без участия России. В 2023 г. сотрудничество с участием России все же было восстановлено, но в онлайн-формате. Вероятно, это можно расценивать в том числе как свидетельство того, что даже в условиях политического конфликта по-прежнему сохраняется объективная потребность в координации научных исследований, особенно в природоохранной сфере.

И только спустя три года, в начале 2025 г., Россия смогла возобновить участие в деятельности рабочих групп АС. В МИД России заявили о необходимости возвращения к равноправному сотрудничеству. Кроме того, было отмечено, что заморозка западными партнерами проектов АС отбросила научные исследования на десятилетия назад[41]. Результатом действий западных стран стала замена единого механизма координации научных исследований в Арктике на парал-

40 Press Release Link. With Over 300 Sanctions, U.S. Targets Russia's Circumvention and Evasion, Military-Industrial Supply Chains, and Future Energy Revenues // Office of Foreign Assets Control: official website. URL: https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20230519.

41 МИД РФ будет добиваться восстановления полноформатной работы Арктического совета // Arctic Russia. 26 февраля 2026 г. URL: https://arctic-russia.ru/news/mid-rf-budet-dobivatsya-vosstanovleniya-polnoformatnoy-raboty-arkticheskogo-soveta.

лельные, слабо пересекающиеся форматы, что снизило эффективность коллективного управления знаниями об Арктике.

Ситуация с Советом Баренцева / Евроарктического региона демонстрирует более радикальный сценарий — полный разрыв контактов (Россия вышла из него 18 сентября 2023 г.), что привело к деградации субрегионального уровня сотрудничества, который ранее играл важную роль в реализации прикладных и трансграничных научных проектов.

Неоднозначная картина наблюдается в рамках профессиональных научных организаций. Сразу после событий февраля 2022 г. Международный арктический научный комитет (МАНК)[42] и Международная ассоциация арктических социальных наук (МААСН) опубликовали тексты с официальными осуждениями действий России[43], но сотрудничество с участием российских ученых до конца не было свернуто. МАНК, несмотря на политическое давление со стороны западных участников, сохранил контакты с российскими учеными, что указывает на стремление научного сообщества поддерживать минимальный уровень взаимодействия. Аналогичная логика прослеживается в деятельности МААСН, где сотрудничество не было прервано. Эти примеры демонстрируют, что на уровне научных сообществ сохраняется инерция кооперации, несмотря на внешнеполитические ограничения.

В развитии научно-образовательного сотрудничества традиционно значимую роль играл Университет Арктики (UArctic). Он представлял собой одну из ключевых сетевых платформ научного и образовательного взаимодействия. В его деятельности участвовало 55 российских организаций (более чем из 200 университетов, колледжей и научно-образовательных организаций полярных стран), что являлось самым высоким количественным представительством среди всех арктических стран. Однако после начала СВО руководство Университета Арктики приняло решение о приостановке контактов с российскими вузами до тех пор, пока «ситуация не позволит его продолжить»[44]. Приостановка участия российских вузов фактически означает разрыв горизонтальных академических связей, что имеет долгосрочные последствия для подготовки кадров и развития научных школ.

→ Серьезно пострадал уровень двустороннего взаимодействия между Россией и западными арктическими странами в Арктике

В частности, был остановлен процесс имплементации Соглашения об усилении международного арктического научного сотрудничества, который предполагает заключение двусторонних договоров[45]. Это Соглашение предусматривало упрощенный доступ ученых к инфраструктуре, данным и территориям исследований. Страны АС с 2022 г. прервали практически все связи с российскими партнерами.

На уровне реализации совместных научных исследований также были введены существенные ограничения. Наука, ранее выполнявшая функцию моста между странами, оказалась встроена в логику санкционного давления и геополитической конкуренции. Так, в марте 2022 г. Европейская комиссия приостановила сотрудничество с Россией в области исследований и инноваций[46], прекратилось финансирование многих совместных научных

42 IASC Statement on Ukraine // IASC: official website. March 7, 2022. URL: https://iasc.info/news/iasc-news/957-iasc-statement-on-ukraine.

43 IASSA Statement on Ukraine // IASSA: official website. March 8, 2022. URL: https://iassa.org/news-archive/98-iassa-statement-on-ukraine.

44 Russian Membership Paused // UArctic: official website. March 2, 2022. URL: https://ru.uarctic.org.

45 Конышев В.Н. Научная дипломатия в Арктике и Антарктике // Арктика и Север. 2023. № 52. С.144. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.52.136.

46 Европейская комиссия приостанавливает сотрудничество с Россией в области исследований и инноваций // Представительство ЕС в РФ: офиц. сайт. 4 марта 2022 г. URL: https://www.eeas.europa.eu/delegations/russia/европейская-комиссия-приостанавливает-сотрудничество-с-россией-в-области_ru?s=121.

проектов в Арктике, в том числе программ трансграничного сотрудничества России с ЕС (например, Kolarcitc, Horizon 2020 / Horizon Europe и др.). В июне 2022 г. США ввели ограничения на финансируемое государством научно-технологическое сотрудничество с российскими государственными и аффилированными с государством организациями[47]. За этим последовали закрытие ряда международных научных проектов с участием российских ученых (приостановлены текущие исследования присутствия микропластика и воздействия тяжелого топлива в Арктике, негативным оказалось влияние на международные исследования изменения климата, проекты по изучению вечной мерзлоты, и др.), прекращение финансирования совместных полярных экспедиций, совместной работы на полярных станциях и т. д. Западные партнеры ушли практически из всех совместных с Россией международных научных проектов по Арктике, включая не только гуманитарные, но и естественно-научные исследования.

Таким образом, ограничения коснулись не только институционального, но и функционального уровня сотрудничества (таблица 4).

→ Многосторонние научные проекты в Арктике традиционно строились на принципах разделения труда и взаимодополняемости: разные страны обеспечивали доступ к территориям, данным, оборудованию и исследовательской инфраструктуре. Нарушение этих связей привело к остановке и замедлению исследований в критически важных областях — в климатологии, мониторинге вечной мерзлоты, морской экологии

Следующим шагом в череде западных ограничений стал разрыв западными странами соглашений о сотрудничестве с российскими государственными университетами и научно-исследовательскими институтами[48]. Научные институты стран АС по рекомендации своих правительств прекратили контакты с российскими коллегами. Произошло сокращение программ обмена, стажировок и пр. Кроме того, произошло закрытие российским ученым доступа к мировым информационным базам[49], формального запрета на совместные с российскими учеными публикации не было введено, но многие западные ученые в порядке самоцензуры не хотят в нынешних условиях публиковаться с российскими коллегами. Однако по естественным наукам совместные публикации продолжаются.

В течение 2022 г. встречалась практика введения западными странами запрета на указание официальной аффилиации российских исследователей на крупных международных площадках. Российские ученые не были допущены к участию в The Arctic Science Summit Week (ASSW) 2022 в Тромсе, Норвегия. С 2022 г. российские ученые практически перестали участвовать в мероприятиях Арктического круга (Arctic Circle).

47 Guidance On Scientific and Technological Cooperation with the Russian Federation for U.S. Government and U.S. Government Affiliated Organizations // The White House: official website. June 11, 2022. URL: https://www.whitehouse.gov/ostp/news-updates/2022/06/11/guidance-on-scientific-and-technological-cooperation-with-the-russian-federation-for-u-s-government-and-u-s-government-affiliated-organizations.

48 Гутенев М.Ю., Лагутина М.Л., Сергунин А.А. Российские университеты как акторы арктической научной дипломатии // Высшее образование в России. 2023. Т. 32. № 8–9. С. 70–88. DOI: 10.31992/0869-3617-2023-32-8-9-70-88.

49 Например, в 2022 г. приостановлен доступ к базам данных на платформе Web of Science (Web of Science Core Collection, BIOSIS Citation Index, Current Contents Connect, Data Citation Index, Derwent Innovation Index, Korean Science Citation Index, MEDLINE, Russian Science Citation Index, SciELO Citation Index и Zoological Records), базам данных на платформах Scopus, InCites (InCites Benchmarking & Analytics, Essential Science Indicators и Journal Citation Reports), к журналам Oxford University Press и др.

Представители западной науки также перестали участвовать в российских научных конференциях, включая международный форум «Арктика: настоящее и будущее», международный арктический форум «Арктика — территория диалога» и др.

В развитии научного сотрудничества возникли также серьезные проблемы технического характера, в том числе транспортно-логистического, создающие сложности перемещения для ученых из России и других стран: для российских граждан были введены ограничения на получение виз в западные страны, были отменены прямые авиаперелеты между Россией и западными странами, для зарубежных граждан введены отказ страхования поездок в Россию, встречные трудности получения виз в Россию, невозможность проведения финансирования совместных проектов из-за отключения доступа российских банков к Swift и пр. Все это сегодня затрудняет коллаборацию представителей академических и научных кругов разных стран, ограничивает возможности сбора информации, обмена данными и персоналом, делает невозможным проведение совместных полевых исследований и экспедиций, которые в условиях Арктики имеют принципиальное значение для получения достоверных эмпирических данных и комплексного изучения происходящих в регионе природных и климатических изменений.

Разрушение многостороннего научного сотрудничества в Арктике после 2022 г. стало одним из наиболее значимых и структурно глубоких последствий трансформации международных отношений.

Таблица 4. Западные ограничительные меры в вопросах развития научного арктического сотрудничества с Россией

Ограничительные меры	Дополнительные ограничительные меры
→ введение ограничений на научные связи и контакты, совместные проекты → изоляция ученых той страны, против которой введены санкции, от мирового научного сообщества → закрытие доступа к мировым информационным базам → запрет на указание официальной аффилиации российских ученых на крупных международных площадках и т. д.	→ транспортные и логистические проблемы, создающие сложности перемещения (выезда за границу для российских ученых и посещения зарубежными партнерами России) → временное приостановление выдачи виз и ограничение других иммиграционных правил для российских граждан → невозможность финансирования совместных проектов из-за проблем работы банковской системы и др.

Источник: составлено авторами.

→ Введенные странами Запада в сфере научного арктического сотрудничества комплексные ограничения носят системный и многоуровневый характер. Их особенность в том, что они направлены не только на государство и его институты, а также на научные сети, научно-образовательные институты и ученых. В результате это привело к разрыву институциональных, сетевых и проектных связей

03

Международное сотрудничество по СПГ-проектам в новом геополитическом контексте



→ В новом геополитическом контексте конфронтационной в отношении России политики стран Запада, неотъемлемой составляющей которой стали введение и усиление санкционного давления на Россию, произошло сильнейшее изменение географии международного сотрудничества в вопросах освоения АЗРФ

Отчетливые очертания стал обретать не просто арктический «поворот на Восток» (он стал происходить ранее, еще с 2012–2014 гг.[50]), а скорее даже арктический поворот в сторону Китая. Сами китайские эксперты называют это «девестернизацией» политики России в вопросах привлечения зарубежных партнеров к освоению АЗРФ после февраля 2022 г., приведшей к повышению значимости Китая в системе международного сотрудничества России на арктическом треке на беспрецедентный уровень[51].

Динамика технологических партнерств в реализации СПГ-проектов

После февраля 2022 г. произошел массовый выход европейских, американских и даже азиатских компаний, выступавших технологическими партнерами, подрядчиками, поставщиками оборудования и сервисных услуг, из крупных российских проектов, среди которых были и те, которые играют значимую роль в развитии АЗРФ. В частности, с введением ЕС в апреле 2022 г. запрета на продажу, поставку, передачу или экспорт в Россию оборудования и технологий, используемых для производства СПГ, поставки европейского высокотехнологического оборудования для газодобычи и производства СПГ постепенно были прекращены, и многие европейские сервисные компании прекратили свою деятельность в России. Прекратили свою работу в России и американские компании, и российские партнеры из стран, являющихся близкими единомышленниками США. Из совместных с Россией проектов вышли такие компании, как ExxonMobil, Trafigura, BP, Equinor. Свою деятельность в России прекратили западные нефтесервисные компании, включая американские Baker Hughes, Halliburton и Schlumberger. Южнокорейская DSME расторгла контракт на строительство танкеров-газовозов ледового класса Arc7 под проект «Арктик СПГ 2». Из России ушли компании Boskalis, DEME, Jan De Nul и Van Oord, обеспечивавшие более 98% дноуглубительных работ в российских арктических портах.

Организация крупнотоннажного производства СПГ в северных широтах и развитие инфраструктуры Северного морского пути — сложные процессы, требующие больших капиталовложений, наличия специальных технологий и компетенций. Ранее, до 2022 г., российские арктические СПГ-проекты — «Ямал СПГ», «Арктик СПГ 2» —

50 Лексютина Я.В. Поворот на Восток в арктической политике России // Россия и АТР. 2025. № 2. С.186–204. DOI 10.24412/1026880420252186204.

51 洪农.论中俄北极合作:战略机遇、治理挑战与可持续发展路径 [Хун Нун. О российско-китайском сотрудничестве в Арктике: стратегические возможности, проблемы управления и пути устойчивого развития] //当代中国与世界 [Современный Китай и мир]. 2025. № 3. С. 106–116.

реализовывались по схеме, при которой формировался международный консорциум, состоящий из российской компании («НОВАТЭК»), зарубежной компании с опытом работы в сфере СПГ (Total Energies) и нескольких крупных покупателей СПГ (CNPC, CNOOC и японский консорциум), которые также могли предоставить оборудование для проекта и гарантировать поставки, необходимые для привлечения финансирования. К непосредственной реализации проектов в качестве подрядчиков привлекались зарубежные компании, являвшиеся лидерами в соответствующих отраслевых нишах.

В проекте «Арктик СПГ 2» контракт на проектирование, закупку и строительство (EPC-контракт: engineering, procurement and construction) завода СПГ изначально получил консорциум в составе российской «НИПИГАЗ», французской Technip и итальянской Saipem, а проектирование и строительство плавучих гравитационных платформ, на которых размещается оборудование по производству, хранению и отгрузке СПГ, должна была выполнить российская SARENB.V. (это совместное предприятие RHI Russia и Saipem). Однако из-за рисков санкций Technip и Saipem приостановили работы на проекте, а потом и вовсе вышли из него. На их место пришли новые подрядчики — «Арктик Энерджис»[52] и ее дочерние фирмы («Энерджис» и «Нова Энерджис»), а также «Велес-Строй». Но уже в сентябре 2023 г. они были включены Вашингтоном в SDN list.

При реализации СПГ-проектов большое значение имеет то, какие технологии сжижения будут использоваться. Мировым лидером в области технологий сжижения газа является американская компания Air Products, выступающая лицензиаром для большей части СПГ-заводов. Технология C3MR именно этой компании использовалась на «Ямал СПГ». Крупными игроками в области специализированных технологий сжижения также являются Linde, Technip, ConocoPhillips, Shell (технология сжижения газа с применением двойного смешанного хладагента DMR от Shell применяется на «Сахалин 2») и Equinor. При строительстве завода «Арктик СПГ 2» выбор пал на технологию каскадного сжижения MFC4 немецкой Linde.

Однако после введения антироссийских санкций свои контракты с «Арктик СПГ 2» расторгли Technip, Linde, Saipem, что привело к серьезным перебоям в поставках оборудования, включая газовые турбины, компрессоры, насосы и теплообменники. После рассмотрения альтернативных вариантов «НОВАТЭК» был вынужден изменить концепцию для 2-й и 3-й технологических линий завода: вместо ранее запланированных газовых турбин для работы компрессоров, насосов и другого оборудования было решено построить электростанцию для обеспечения электроэнергией электроприводов.

Помимо ключевых западных поставщиков технологий сжижения газа из российских проектов ушли и другие иностранные партнеры, обладающие специализированными технологиями. На этом фоне возникли сложности со строительством газовозов класса Arc7, критически необходимых для обеспечения вывоза СПГ с арктических заводов. Под нужды «Арктик СПГ 2» изначально планировалось построить 21 такой газовоз: 15 газовозов в технологическом партнерстве с южнокорейской Samsung Heavy Industries намеревалась построить российская судоверфь «Звезда» и 6 — южнокорейская Hanwha Ocean (бывшая DSME), ранее уже поставившая 15 таких газовозов для «Ямал СПГ».

Ввиду введения санкций передача построенных Hanwha Ocean газовозов была заблокирована, а из проекта по строительству газовозов на верфи «Звезда» вышли специализирующаяся на производстве газовых мембран французская GTT и производители судовых двигателей MAN и Wartsila. Южнокорейская Samsung Heavy Industries отозвала всех своих рабочих с верфи «Звезда», и та была вынуждена расторгнуть подписанные в 2019 и 2020 гг. с этой компанией контракты.

Все это существенно замедлило строительство газовозов на российской верфи и привело к острой нехватке судов для доставки газа с «Арктик СПГ 2».

52 «Арктик Энерджис» была создана в 2020 г. как совместное предприятие «НИПИГАЗа» и французской Technip Energies, но после введенных в 2022 г. санкций в отношении поставок оборудования для производства СПГ Technip Energies в 2023 г. вышла из «Арктик Энерджис».

На конец 2025 г. судоверфь «Звезда» построила и передала заказчику («Совкомфлоту») только 1 из 15 запланированных газовозов — газовоз «Алексей Косыгин». Флот, предназначенный для вывоза СПГ с «Арктик СПГ 2», еще находится в процессе формирования. В феврале 2026 г. министр промышленности и торговли А.А. Алиханов обозначил планы завершения строительства в течение 2026 г. еще двух газовозов высокого ледового класса, а по информации Минпромторга, еще два газовоза планируется сдать в 2027 г.[53] Круглогодичным вывозом произведенного на заводе «Арктик СПГ 2» сейчас занимаются 2 газовоза высокого ледового класса Arc7 («Кристоф де Маржери»[54] и «Алексей Косыгин»), 4 газовоза ледового класса Arc4 «Буран» (Buran, ранее North Air), «Восход» (ранее North Mountain), «Ирис» (изначально North Star, потом North Sky), «Заря» (изначально North Wind, потом North Way) и конвенциональные танкеры (без ледового класса) Arctic Pioneer (ранее Pioneer), Arctic Vostok (Asya Energy), Arctic Metagaz (Everest Energy), Nova Energy (New Energy) и Arctic Mulan (Mulan). Все эти суда числятся в санкционных списках Запада.

Нехватка мощных газовозов класса Arc7 сдерживает реализацию проекта «Арктик СПГ 2». В связи с отсутствием необходимых для вывоза производимого СПГ газовозов высокого ледового класса уже действующие 1-я и 2-я технологические линии завода работают не на полную мощь, а строительство 3-й было отложено.

→ В условиях массового ухода традиционных для России технологических партнеров, с одной стороны, еще большее значение приобрел взятый Россией в 2014 году курс на импортозамещение ключевых технологий и оборудования, а с другой стороны, актуализировалась задача поиска нетрадиционных поставщиков технологий и оборудования

Место западных подрядчиков заняли китайские инженерные компании и верфи, такие как Wison New Energies и Penglai Jutal. Они взяли на себя почти все оставшиеся работы по строительству модулей сжижения газа и электростанций, сборку тяжелого оборудования. Не желая подпадать под вторичные американские санкции, которые бы ограничили доступ Китая к мировым финансовым рынкам и цепочкам поставок технологий, в июне 2024 г. отвечавшая за строительство модулей Wison New Energies объявила о приостановке деятельности в России путем продажи своей доли в Zhoushan Wison Offshore & Marine Limited.

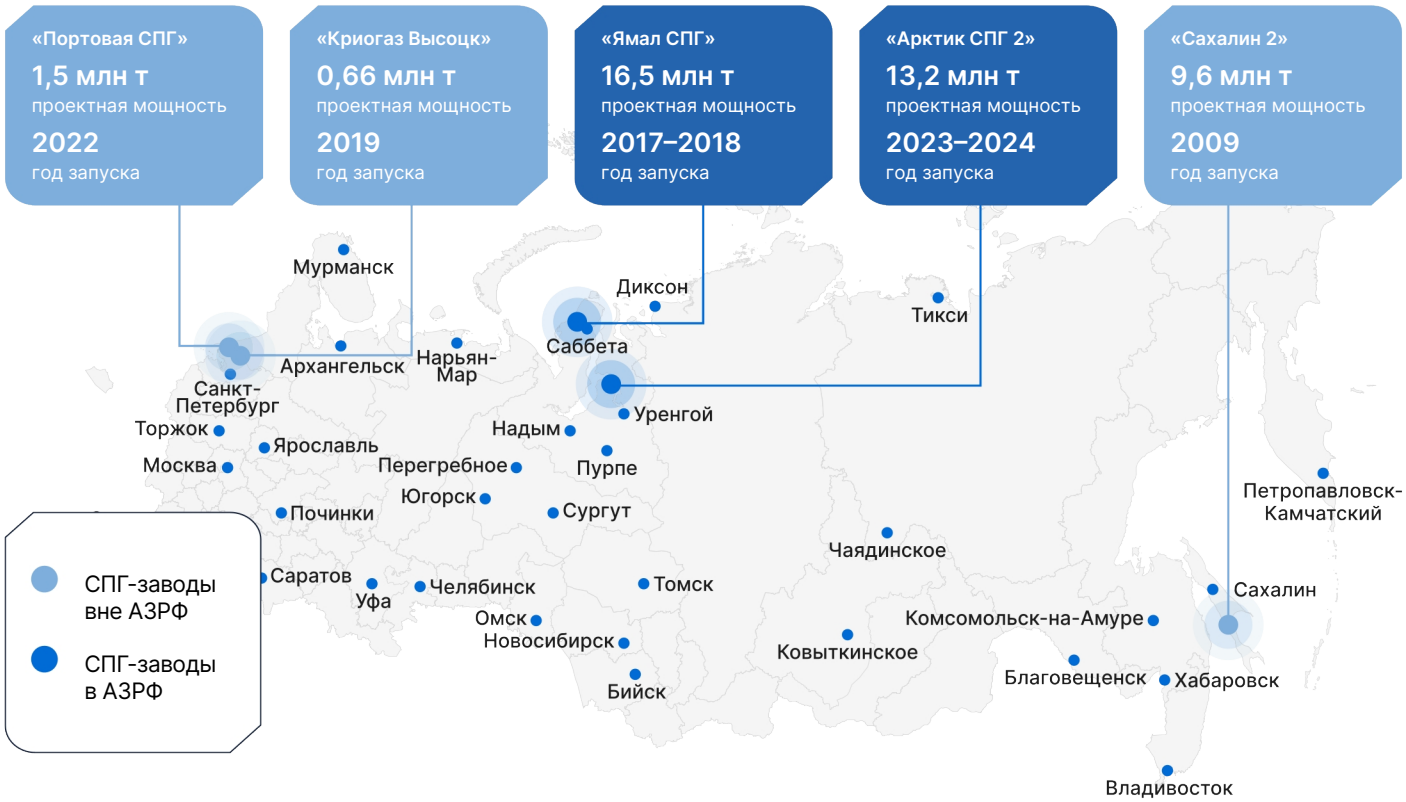
Как демонстрировал мониторинг данных о судоходстве, китайские суда по-прежнему перевозили модули по сложным маршрутам.

По оценкам специалистов отрасли, китайское оборудование было менее передовым по сравнению с западными аналогами, но для «НОВАТЭКа» важны были оперативность и соблюдение сроков реализации проекта. Для Китая в свою очередь участие в российском крупном СПГ-проекте открывало возможности для развития национальных производственных мощностей и выхода на мировые рынки в сфере производства специального СПГ-оборудования.

53 Строительство двух серийных СПГ-газовозов планируется завершить в 2026 году // Интерфакс. 11 февраля 2026 г. URL: https://www.interfax.ru/russia/1072147.

54 Ранее работавший на проекте «Ямал СПГ» «Кристоф де Маржери» после попадания под санкции ЕС в декабре 2024 г. был переориентирован на вывоз СПГ с проекта «Арктик СПГ 2».

Карта 1. Карта действующих российских СПГ-проектов



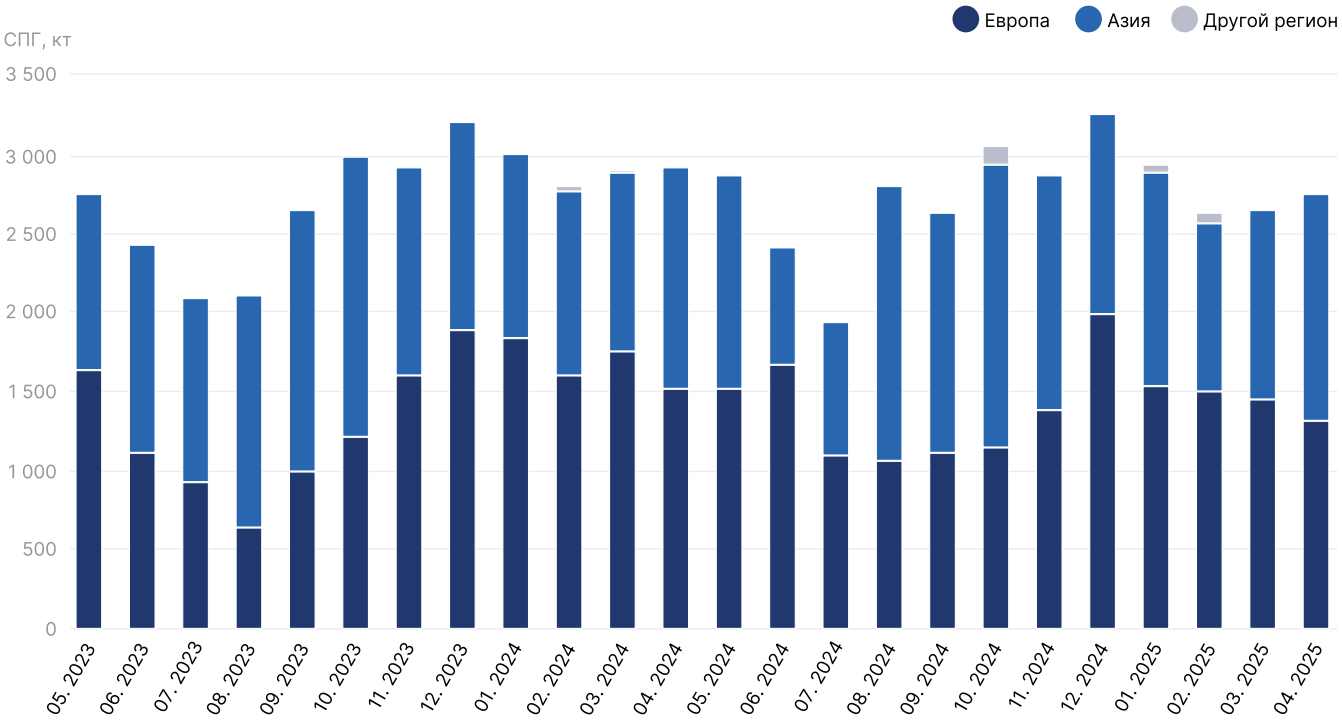
Источник: составлено авторами.

Экспортные рынки российского арктического СПГ

Новая геополитическая ситуация также стала оказывать непосредственное влияние на географию рынков сбыта российского СПГ, включая произведенный в АЗРФ. Для понимания общей картины рынков сбыта для российского СПГ уместно обозначить экспортные потоки со всех российских крупно- и среднетоннажных СПГ-заводов (см. карту 1), а не только находящихся в АЗРФ:

- СПГ с завода «Сахалин 2» (с проектной мощностью 9,6 млн т ежегодно) почти весь экспортируется в Японию, Южную Корею, Китай и Тайвань;
- СПГ с завода «Ямал СПГ» (с проектной мощностью 16,5 млн т) в основном поставляется в Европу (главным образом в Бельгию, Нидерланды, Францию и Испанию), а часть объемов — в Азию (прежде всего в Китай);
- СПГ с «Арктик СПГ 2» (с проектной мощностью 13,2 млн т двух уже построенных технологических линий) в силу ограничений, накладываемых на поставки с него санкциями, идет только в Китай (на терминал «Бэйхай»);
- СПГ со среднетоннажного завода «Портовая» (с производственной мощностью 1,5 млн т) экспортировался в Грецию и Турцию, затем в Китай, Италию, Испанию. После попадания под американские санкции в январе 2025 г. и временного простоя заводу удалось отправить несколько партий СПГ в Китай (на терминал «Бэйхай»);
- СПГ со среднетоннажного завода «Криогаз Высоцк» (с проектной мощностью 0,66 млн т) поставлялся в Европу, где Бельгия выступала основным импортером. Однако после введенных США в январе 2025 г. санкций возникли сложности с вывозом СПГ.

График 1. Экспорт российского СПГ, март 2023 г. — апрель 2025 г.



Источник: Henderson J., Moe A. The Outlook for Russian LNG. FNI Report № 1. 2025. P. 34. URL: https://www.fni.no/publications/the-outlook-for-russian-lng.

Экспорт российского СПГ почти поровну распределен между Европой и Азией (см. график 1). Следует учитывать, что до введения санкций европейские терминалы использовались в реэкспортных схемах «НОВАТЭКа». Такие европейские терминалы, как «Зебрюгге» в Бельгии, «Монту-ар-де-Бретань» во Франции и в меньшей степени терминал Gate LNG в Нидерландах, использовались для промежуточной перевалки грузов с «Ямал СПГ» и его последующего реэкспорта. Объем перевалки составлял порядка 3,2–3,9 млн т в год, или примерно 16% всего российского экспорта СПГ[55]. Подавляющая часть реэкспортированных объемов направлялась в Китай или далее перепродавалась китайскими товарно-сырьевыми трейдерами[56].

Однако в июне 2024 г. в рамках 14-го пакета санкций ЕС ввел запрет на покупку или импорт российского СПГ через терминалы, расположенные на территории ЕС и не подключенные к внутренней газотранспортной сети ЕС. Запрет был призван ограничить использование СПГ-терминалов, которые служат перевалочными узлами при реэкспорте в третьи страны российского СПГ, прежде всего с «Ямал СПГ»[57].

В 2025 г. Россия оставалась вторым по величине поставщиком СПГ в Европу: на ее долю пришлось примерно 13%. При этом за 2022–2025 гг. доля России в общем объеме импорта СПГ в ЕС практически не изменилась. Структура импортеров также осталась неизменной. В первом квартале 2025 г. на Францию пришелся 41% европейского импорта российского СПГ, на Бельгию — 28%, Испанию — 20%, Нидерланды — 9% и Португалию — 2%[58]. Однако в январе 2026 г. ЕС объявил о прекращении закупок россий-

55 Газовая отрасль России // Сиала. URL: https://seala.ru/lng/rossiyaeksport.

56 Там же.

57 GIIGNL Annual Report 2025 Edition. P. 48. URL: https://www.giignl.org/annual-report.

58 Europe's LNG Buildout Slows Amid Anticipated Decline In Gas Demand // Shipping Telegraph. October 31, 2025. URL: https://shippingtelegraph.com/lng-amp-amp-lpg-news/europes-lng-buildout-slows-amid-anticipated-decline-in-gas-demand.

ского СПГ к 1 января 2027 г. Главным образом это затронет проект «Ямал СПГ», большая часть производимого СПГ которого идет именно в Европу. Компании придется искать новые направления сбыта продукции дополнительно к существующим в Азии.

В контексте обсуждения вопроса экспорта российского арктического СПГ на внешние рынки важно отметить, что традиционно продажа СПГ на внешние рынки шла согласно долгосрочным контрактам на закупку СПГ. Так, например, в 2014 г. китайская CNPC заключила с «НОВАТЭКом» 20-летний контракт (на 2018–2038 гг.) о поставках с «Ямал СПГ» 3 млн т СПГ ежегодно. Китайские компании также законтрактовали СПГ тогда еще со строящегося завода «Арктик СПГ 2»: в 2021 г. китайская Shenergy Group подписала 15-летний договор на ежегодные поставки более 3 млн т СПГ, а в январе 2022 г. китайская Zhejiang Energy Gas Group заключила 15-летний договор на поставки до 1 млн т СПГ в год[59].

Однако после введения США в ноябре 2023 г. санкций против «Арктик СПГ 2» иностранные акционеры проекта (французская Total Energies, китайские CNPC и CNOOC и Japan Arctic LNG, консорциум японских Mitsui и JOGMEC) объявили форс-мажор, что освобождало их среди прочего от обязательств по выполнению контрактов на закупку СПГ (каждый из акционеров имел право получать СПГ в объеме, пропорциональном своей доле: «НОВАТЭК» — 12 млн т, а иностранные акционеры — по 2 млн т ежегодно).

Для «Арктик СПГ 2» сложилась затруднительная ситуация — дефицит газовозов высокого ледового класса, предназначенных для вывоза с завода произведенного СПГ на внешние рынки, а также сложность с поиском рынков сбыта ввиду вторичных санкций США. Хотя завод «Арктик СПГ 2» начал работать с конца 2023 г., отгрузки с него СПГ на постоянной основе стали осуществляться только в августе 2025 г. и пока единственным покупателем выступает Китай.

Для приема СПГ с «Арктик СПГ 2» используется лишь один-единственный китайский регазификационный СПГ-терминал, расположенный в Гуанси-Чжуанском автономном районе Китая, — «Бэйхай СПГ». После первых поставок подсанкционного СПГ этот терминал в середине октября 2025 г. попал под санкции Великобритании.

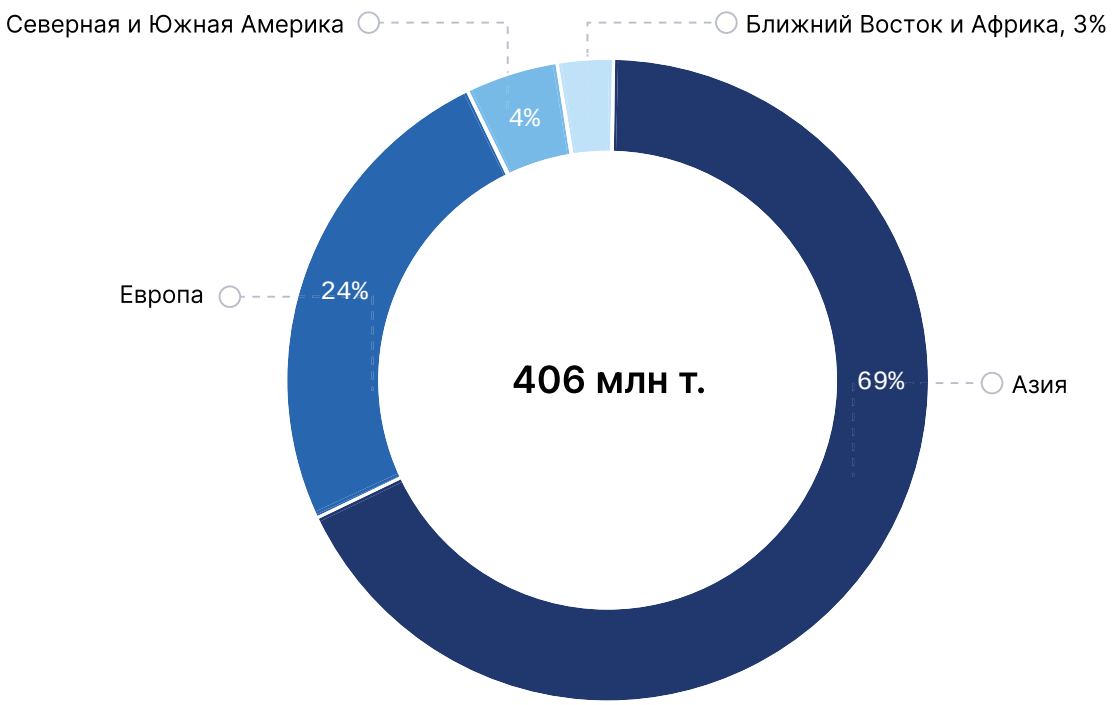
→ Терминал «Бэйхай СПГ» был выбран китайскими властями в качестве специализированного хаба для приема подсанкционного СПГ в интересах минимизации рисков вторичных санкций и их исключения для других китайских ключевых портов

«Бэйхай СПГ» имеет годовую пропускную способность 6 млн т, но часто работает с низкими коэффициентами использования (около 50%), при этом местное потребление газа в Гуанси-Чжуанском автономном районе Китая минимально (около 5 млрд кубометров), а транспортировка газа в крупные центры спроса на юге сопряжена с транспортными расходами[60]. Если терминал в Гуанси-Чжуанском автономном районе подпадет под вторичные санкции, влияние на безопасность поставок СПГ в Китай будет ограниченным. И, напротив, попадание под вторичные санкции терминалов в северо-восточных провинциях Китая или крупной провинции Гуандун повлияло бы на способность покупателей закупать газ в пиковые летние месяцы, когда требу-

59 Лексютина Я.В. Производство и экспорт российского СПГ: роль и место Китая // Геоэкономика энергетики. 2022. № 3 (19). С. 37–52. DOI: 10.48137/26870703_2022_19_3_37. С. 44–45.

60 Meidan M., Yermakov V. China — Russia: the Gas Hedge // Oxford Institute for Energy Studies. September 2025. P. 4. URL: https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2025/09/Comment-China-%E2%80%93-Russia-the-gas-hedge-.pdf.

Диаграмма 1. Импорт СПГ по регионам, 2024 г.



Источник: GIIGNL Annual Report 2025 Edition. P. 11. URL: https://www.giignl.org/annual-report.

ется кондиционирование, или периоды зимнего отопления[61]. Коэффициенты использования терминалов в Гуандуне превышают 85%, а спрос на газ в провинции составляет около 40 млрд кубометров[62].

Отгрузки СПГ в Китай с «Арктик СПГ 2» начались в августе 2025 г. На конец 2025 г. было отправлено 23 партии СПГ общим объемом 1,3 млн т (все — на терминал «Бэйхай СПГ»)[63]. Вместе с тем в перспективе у «Арктик СПГ 2» могут возникнуть сложности с реализацией произведенного СПГ. Так, при текущей номинальной годовой производительности двух линий завода в 13,2 млн т годовая пропускная способность единственного на момент написания данного доклада принимающего с «Арктик СПГ 2» СПГ терминала «Бэйхай СПГ» составляет лишь 6 млн т.

Следует отметить, что, невзирая на ужесточение санкций, экспорт российского СПГ в Китай существенно вырос за прошедшие с начала СВО четыре года. Согласно данным Главного таможенного управления КНР, объем поставок российского СПГ в Китай в 2025 г. возрос на 1,5 млн т, или на 18,3% к показателю предыдущего года, и достиг 9,8 млн т[64]. В целом с 2021 по 2025 г. экспорт российского СПГ в Китай увеличился более чем в 2 раза — с 4,5 млн до 9,8 млн т[65]. Как следует из публикаций СМИ, российский СПГ продается на зарубежные рынки с большим дисконтом.

61 Meidan M., Yermakov V. China — Russia: the Gas Hedge // Oxford Institute for Energy Studies. September 2025. P. 4. URL: https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2025/09/Comment-China-%E2%80%93-Russia-the-gas-hedge-.pdf.

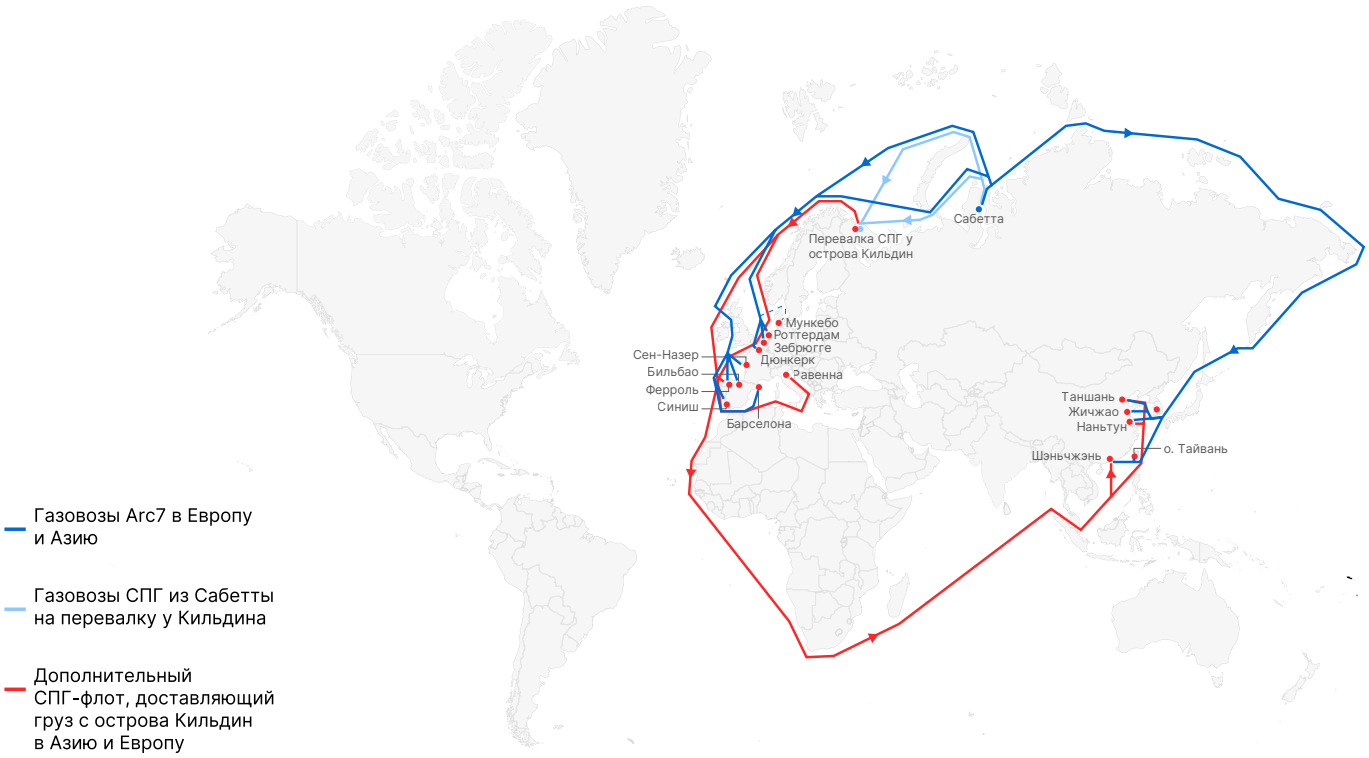
62 Ibid.

63 Косыгин — на Гыдане, Буран — в Китае. Зимняя логистическая схема «Арктик СПГ 2» оптимизируется // Neftegaz.Ru. 26 января 2026. URL: https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhennyy-prirodnyy-gaz/913510-kosygin-na-gydane-buran-v-kitae-zimnyaya-logisticheskaya-skhema-arktik-spg-2-optimiziruetsya.

64 张佳佳,郭培清.俄乌冲突以来北极地缘博弈新动向及影响 [Чжан Цзяцзя, Го Пэйцин. Новые тенденции и последствия геополитических игр в Арктике после начала российско-украинского конфликта] // 俄罗斯东欧中亚研究 [Исследования России, Восточной Европы и Центральной Азии]. 2024. № 6. P. 91–113, 161–162.

65 Там же.

Карта 1. Экспорт СПГ по проекту «Ямал СПГ», 2025 г.



Источник: Update on LNG Export from the Yamal LNG Project for June–August 2025 // Center for High North Logistics. September 16, 2025. URL: https://chnl.no/news/update-on-lng-export-from-the-yamal-lng-project-for-june-august-2025.

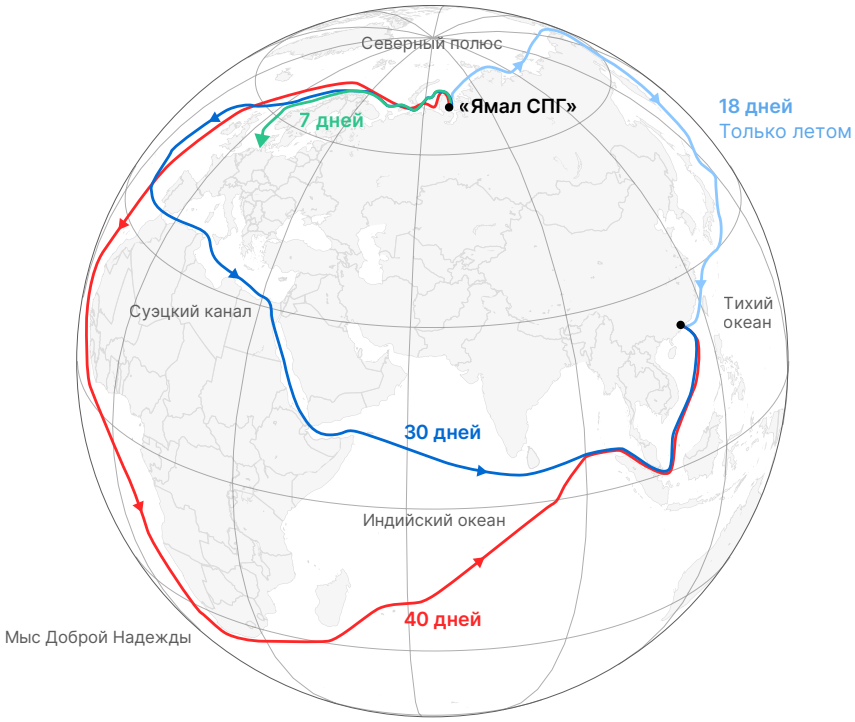
Курс на диверсификацию рынков сбыта СПГ

Задача диверсификации рынков сбыта арктического СПГ сопряжена с целым рядом сложностей. Среди наиболее серьезных — санкции и ограничения со стороны ЕС и США (европейский рынок для российского СПГ будет закрыт с 2027 г., а подсанкционный СПГ с «Арктик СПГ 2» не все страны готовы покупать), конкуренция на мировых рынках СПГ (иногда принимающая характер нечестной, к такого рода методам зачастую прибегают США — это отчетливо видно на примере американского давления на российскую СПГ отрасль, в ситуациях с Венесуэлой и Ираном), транспортно-логистические сложности с вывозом арктического СПГ на мировые рынки.

С учетом текущего состояния отношений с ЕС и возможного полного закрытия европейского рынка для российского СПГ к 2027 г. остро встал вопрос перенаправления европейских потоков на альтернативные рынки (прежде всего речь идет о вывозе с «Ямал СПГ»). Целевым рынком выступает азиатский, где сосредоточены крупнейшие в мире потребители СПГ Китай и Индия. Азия продолжает доминировать в мировом потреблении СПГ, занимая 69% общей доли рынка (см. диаграмму 1). В 2024 г. импорт СПГ в регион продемонстрировал значительный рост, достигнув 282 млн т, что на 21 млн т., или на 8%, больше, чем в предыдущем году[66].

66 GIIGNL Annual Report 2025 Edition. P. 11. URL: https://www.giignl.org/annual-report.

Карта 2. Маршруты вывоза СПГ с «Ямал СПГ» на азиатские рынки



Источник: Buli N., Chow E. Russia's options to reroute LNG from Europe limited by high shipping costs, contract structure. March 27, 2026. URL: https://www.reuters.com/business/energy/russias-options-reroute-lng-europe-limited-by-high-shipping-costs-contract-2026-03-27.

Следует, однако, учитывать предстоящую конкуренцию с проектами, расположенными на тихоокеанском побережье Северной Америки, которые также в основном ориентированы на азиатский рынок.

Несколько таких проектов реализуются в Канаде (наиболее крупный — LNG Canada, его коммерческая эксплуатация началась в 2025 г., а на первый квартал 2026 г. запланирован запуск второй линии завода), быстро развивается новый проект США на Аляске, Alaska LNG. Однако в контексте конкуренции важным преимуществом российского производства СПГ в Арктике является низкая себестоимость добычи газа на Ямале и Гыдане по сравнению с конкурентами.

Есть сложности с транспортировкой арктического СПГ на азиатские рынки ввиду особенностей логистики (см. карты 1 и 2) и острой нехватки газовозов. Вывоз СПГ по северному маршруту по СМП (самый короткий способ добраться до азиатских рынков) судоходен только в летне-осеннюю навигацию. Грузы, направляемые в Азию, круглогодично могут доставляться только по южному маршруту через Суэцкий канал или вокруг мыса Доброй Надежды, что может занять вдвое больше времени в зависимости от маршрута. С точки зрения организации вывоза СПГ по северному маршруту по СМП целевыми рынками являются Япония, Южная Корея, Китай и Тайвань. Транспортировка в Юго-Восточную Азию оценивается экспертами как находящаяся на грани рентабельности и привлекательная только в случае снижения расходов на нее[67]. Вывоз СПГ в Южную Азию (Индию) экономически целесообразен южным маршрутом через Суэцкий канал и мимо мыса Доброй Надежды[68].

67 Григорьев М.Н. Модель вывоза СПГ по Севморпути пока оптимальна // Газовый бизнес. 2025. № 1. С. 40.

68 Там же.

→ В качестве перспективных покупателей арктического СПГ рассматривается ряд азиатских стран помимо тех, с которыми уже развивается такое сотрудничество. Интерес представляет Индия

Позиция Дели по приобретению российского подсанкционного газа нестабильна, на нее оказывают разнонаправленное влияние как возрастающие энергопотребности страны, так и боязнь американских вторичных санкций и осложнения отношений с США. Осенью 2025 г. стало известно, что «Газпром» ведет переговоры о строительстве регазификационного терминала в порту Какинада, на восточном побережье Индии. В конце марта 2026 г. в свете кризиса на Ближнем Востоке на министерском уровне прошли российско-индийские переговоры о возобновлении поставок российского СПГ в Индию.

Ведутся переговоры о строительстве регазификационных терминалов также на Шри-Ланке и в Бангладеш. В конце 2025 г. были сообщения о межправительственных переговорах России и Шри-Ланки по строительству регазификационного терминала в Шри-Ланке. В 2025 г. «НОВАТЭК» вел переговоры о строительстве наземного регазификационного терминала в Бангладеш[69].

Прорабатывается вопрос экспорта СПГ с Вьетнамом, который лишь в 2023 г. начал импортировать СПГ. В 2024 г. в ходе визита В.В. Путина во Вьетнам обсуждалась возможность участия российских компаний в строительстве пунктов приема СПГ. В мае 2025 г., после прошедших переговоров В.В. Путина и генерального секретаря ЦК Компартии Вьетнама То Лама, российское правительство одобрило проекты соглашений о расширении нефтегазового сотрудничества с Вьетнамом. Стороны среди прочего договорились о продвижении новых нефтегазовых проектов, включая поставки СПГ во Вьетнам. В 2025 г. состоялась первая поставка российского СПГ с завода «Сахалин 2» во Вьетнам. Наконец, на фоне кризиса на Ближнем Востоке премьер-министр Вьетнама Фам Минь Тинь в ходе официального визита в РФ 23 марта 2026 г. с делегацией провел рабочие встречи с компанией «НОВАТЭК». Премьер-министр приветствовал участие «НОВАТЭКа» в развитии инфраструктуры терминалов СПГ и проектов электростанций, работающих на СПГ, в Хайфоне, Куангнине, Намду (Анзянге), Нгишоне (Тханьхоа) и Кана (Кханьхоа), а также в обеспечении стабильных поставок СПГ на вьетнамский рынок[70].

В СМИ и экспертных комментариях также присутствует информация об обсуждении с Филиппинами строительства регазификационного терминала под долгосрочные поставки российского СПГ, а также о заинтересованности Индонезии и Малайзии в покупке российского СПГ, поскольку их собственные запасы газа сокращаются.

69 Газовая отрасль России // Сиала. URL: https://seala.ru/lng/rossiyaeksport.

70 Премьер-министр призывает к инвестициям в СПГ // Vietnam.vn. 23 марта 2026 г. URL: https://www.vietnam.vn/ru/thu-tuong-keu-goi-dau-tu-khi-lng-tap-doan-nang-luong-nga-novatek-quan-tam-du-an-ca-na.

04

Международное сотрудничество в вопросах развития СМП в условиях западных санкций и ограничений



Планы и целевые показатели развития СМП до 2022 г.

→ Идея превращения СМП в международный транспортный коридор была институционально оформлена в середине 2010-х годов и в дальнейшем закреплена в ряде стратегических документов[71], определяющих основы государственной политики Российской Федерации в Арктике

В частности, в 2018 г. были зафиксированы целевые ориентиры по наращиванию грузопотока до 80 млн т к 2024 г. с последующим дальнейшим ростом, а также задача формирования СМП как конкурентоспособного маршрута между европейскими и азиатскими рынками[72].

Реализация этих планов изначально предполагала активное привлечение зарубежных партнеров, обладающих необходимыми технологиями, инвестициями и опытом работы в сложных морских условиях. В период до 2022 г. широкий спектр иностранных акторов действительно проявил заинтересованность в развитии СМП и смежных арктических проектов. В их числе — европейские энергетические и сервисные компании, американские технологические партнеры, а также азиатские участники, прежде всего из Китая, Южной Кореи и Японии, активно вовлеченные в строительство специализированного флота, поставки оборудования и участие в проектах СПГ.

До 2022 г. наблюдался стабильный рост интереса со стороны зарубежных партнеров к СМП. В 2021 г. был достигнут пик количества выданных разрешений на проход по СМП (более 1200), при этом доля иностранных судов характеризовалась стабильностью (около 150). До 2022 г. в числе явных лидеров по количеству полученных разрешений были Нидерланды, Норвегия, Португалия, а также Китай, не считая судов под «удобными флагами»[73]. По данным CHNL[74], в 2022 г. на СМП работало 314 судов под 11 различными флагами[75]. Перевозчики из Дании, Германии и Нидерландов до 2022 г. в основном занимались транспортировкой природных ресурсов из России и Канады по СМП.

До 2022 г. основу международных грузовых перевозок составляли поставки СПГ, нефти, газового конденсата, угля и руды. Большая часть внешнеторговых перевозок была ориентирована на Европу: в определенные периоды более 80%[76].

71 Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года. Утверждены Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164 // Гарант.ру. Информационно-правовой портал. 10 марта 2020. URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/; Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. N 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» (с изменениями и дополнениями). С изменениями и дополнениями от: 12 ноября 2021 г. // Гарант. 27 февраля 2023 г. URL: https://base.garant.ru/74810556.

72 Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». С изменениями и дополнениями от 19 июля 2018 г. // Гарант. 21 июля 2020 г. URL: https://base.garant.ru/71937200.

73 Речь идет о российских судах, зарегистрированных в иностранных юрисдикциях (например, Кипр, Багамские Острова, Либерия, Маршалловы Острова и др.). Данные суда, как правило, представляют газовозы СПГ и связаны с российскими энергетическими проектами.

74 Centre for High North Logistics. URL: https://chnl.no.

75 NSR Shipping activities in 2022 // CHNL. June 9, 2023. URL: https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022.

76 Gunnarson B. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route — Policy implications for future arctic shipping // Marine Policy. Volume 124. February 2021. URL: https://www.sciencedirect.com/journal/marine-policy.

Особый интерес демонстрировали к СМП международные судоходные компании, которые осуществляли пилотные и коммерческие транзитные рейсы, оценивая экономическую эффективность маршрута как альтернативу традиционным южным направлениям. Анализ начавшихся с 2010 г. транзитных перевозок по СМП показывает, что основной грузопоток, достигший в 2020 и 2021 гг. 0,8 млн т, шел между Восточной Азией (Корея, Япония, Китай) и Северной Европой, а также северной частью Западной Европы (не южнее Роттердама). Этот маршрут дает значимый выигрыш в перевозках. Юго-Восточная и Южная Азия, южная часть Западной Европы в транзитном сообщении участия практически не принимали. Хотя масштабы иностранного участия в транзите оставались ограниченными, сам факт присутствия иностранных операторов свидетельствовал о включенности СМП в глобальную логистическую систему.

Россия занимала и занимает лидирующие позиции в строительстве ледоколов, исследовательских судов и плавучих атомных электростанций, но до 2022 г. Россия сильно зависела от поставок иностранного оборудования и технологий, необходимых для строительства арктических судов. До 2022 г. основную помощь в строительстве судов для российской Арктики оказывали европейские и азиатские партнеры, поставлявшие технологии, оборудование и проектировавшие суда. Ключевую роль играли компании из Финляндии (проектирование, ледовые технологии, компании типа Aker Arctic, Arctech Helsinki Shipyard), Германии (двигатели, ABB), а также Южной Кореи (газовозы СПГ, Samsung Heavy Industries, DSME), Японии (Mitsui O.S.K. Lines (MOL)) и Китая (COSCO (China Ocean Shipping Company)).

В 2019 г. был утвержден План развития инфраструктуры СМП до 2035 года[77], в котором ставились задачи модернизации портовой инфраструктуры, ледокольного флота, развития транспортных коридоров и увеличения грузопотока. В частности, был указан целевой показатель развития СМП на 2030 г.: объем перевозок грузов в акватории СМП должен составить 110 млн т. Согласно плану, с 2024 г. грузовая навигация по СМП должна была стать круглогодичной. В 2022 г. план развития был актуализирован[78], была поставлена задача развития транзитных перевозок, в частности:

- организация российского контейнерного оператора в целях обеспечения международных и каботажных перевозок в акватории Северного морского пути;
- организация пилотного этапа транзитных контейнерных перевозок и др.

В апреле 2023 г. План развития СМП был дополнен мероприятиями «по выявлению, разработке документации и подготовке к производству наиболее значимого судового комплектующего оборудования, необходимого для строительства судов, производство которого не осуществляется на территории Российской Федерации и дружественных стран»[79].

Таким образом, к началу 2020-х гг. сложилась модель развития СМП как потенциального международного транспортного коридора, опирающегося на сочетание российских инфраструктурных усилий и широкого международного участия, что обеспечивало как ресурсную, так и технологическую базу для реализации заявленных российским руководством целей.

Развитие СМП в условиях санкционного давления после 2022 г. представляет собой один из ключевых кейсов адаптации российской экономики и транспортной системы к новым геополитическим реалиям. Введение масштабных санкций и ограничений со стороны недружественных стран затронуло практически все элементы функционирования СМП — от международного судоходства и страхования до технологического обеспечения, судостроения и портовой инфраструктуры.

77 План развития инфраструктуры Северного морского пути (СМП) до 2035 года. Утвержден распоряжением правительства Российской Федерации от 21 декабря 2019 г. № 3120-р // Правительство Российской Федерации: офиц. сайт. URL: http://static.government.ru/media/files/itR86nOgy9xFEvUVAgmZ3XoeruY8Bf9u.pdf.

78 Распоряжение правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» // Гарант. URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751.

79 Распоряжение правительства РФ от 28 апреля 2023 г. № 1103-р О внесении изменений в распоряжение правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. // Гарант. URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/406719839.

Таблица 5. План развития СМП до 2035 г., основные этапы

№	Хронологические рамки	Характеристика	Целевые показатели	Содержание
1	**2020–2024 гг.**	**подготовительный и инфраструктурный задел**	обеспечение роста грузопотока до 80 млн т за счет действующих проектов («Новатэк-Ямал СПГ», «Газпром нефть»), а также модернизация инфраструктуры и флота	закладка новых атомных ледоколов проекта 22220, модернизация портовой инфраструктуры в районе порта Сабетта
2	**2025–2030 гг.**	**масштабное развитие и рост перевозок**	активное освоение новых месторождений («Восток Ойл», «Арктик СПГ 2») и увеличение грузопотока до 150 млн т, превращение СМП в круглогодичную транспортную систему	ввод в эксплуатацию серийных ледоколов «Якутия» и «Чукотка», начало строительства ледоколов «Лидер», развитие портов Мурманск и Архангельск как опорных баз
3	**2031–2035 гг.**	**Трансарктический коридор и международная зона**	формирование полноценного международного транспортного коридора (ТТК) Санкт-Петербург — Владивосток, грузопоток должен достичь 220 млн т	ввод в эксплуатацию сверхмощных ледоколов «Лидер», обеспечивающих регулярное круглогодичное плавание по всей трассе, создание масштабных логистических хабов, внедрение автономного судовождения

Источник: составлено авторами на основе текста распоряжения правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.». URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751.

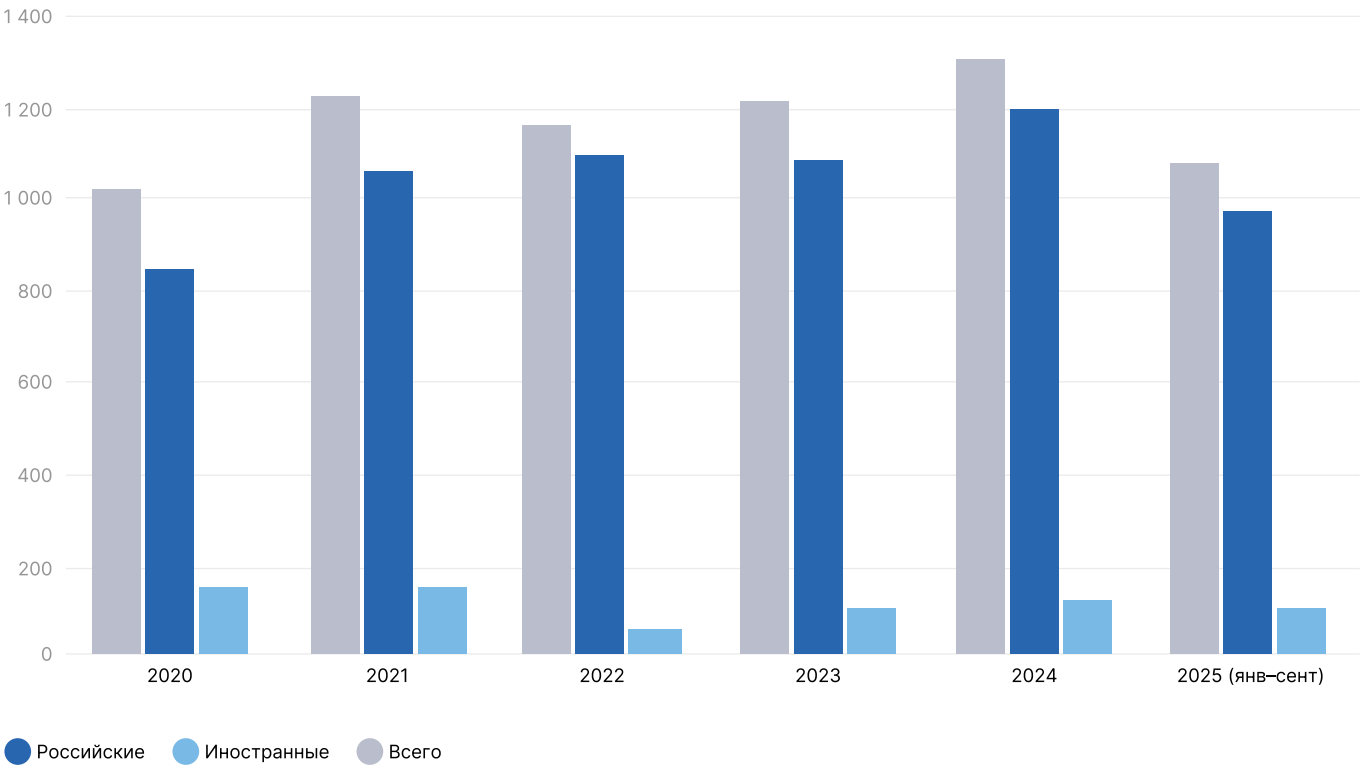
СМП оказался не только объектом внешнего давления, но и инструментом внутренней трансформации транспортной и экономической политики России в Арктике. Санкции существенно изменили исходные условия развития СМП. Радикальное снижение транзитной активности, уход ряда иностранных судоходных компаний и ограничение доступа к зарубежным технологиям стали серьезными вызовами для реализации ранее заявленных российским руководством целей.

Развитие судоходства по СМП

После 2022 г. развитие судоходства по СМП вступило в качественно новый этап, обусловленный воздействием санкционных ограничений и трансформацией внешнеэкономической среды. Санкции оказали комплексное влияние на ключевые параметры судоходства — судопоток, грузопоток, а также соотношение экспортно-импортных и транзитных перевозок. Ограничения в сфере морской логистики, страхования, доступа к иностранной портовой инфраструктуре, а также уход ряда международных судоходных компаний привели к снижению транзитной активности и изменению географии перевозок. Под влиянием санкций произошли не только изменения количественных показателей судоходства по СМП, но и его структурная трансформация.

Так, в 2022 г., несмотря на незначительное падение общего числа выданных разрешений на проход по СМП, наблюдается спад иностранного участия. Это было прямое следствие санк-

Диаграмма 2. Количество выданных разрешений на проход по СМП, 2020–2025 гг.



Источник: составлено авторами на основе данных «Росатома».

ционного давления со стороны западных стран и отказа крупных западных перевозчиков от работы в российских водах. Основную нагрузку судопотока[80] взяли на себя российские операторы, что зафиксировало тенденцию переориентации внутреннего рынка на арктическую логистику.

Однако уже в 2023 г. наметилась тенденция к восстановлению международного присутствия, но уже с новым качественным составом: рост иностранных разрешений до 115 (2023 г.) и 124 (2024 г.) во многом был обеспечен активностью компаний из КНР, например New New Shipping Line. Китай заполнил нишу, оставленную европейскими компаниями, хотя следует отметить, что еще в 2021 г. именно Китай стал ведущим по количеству судов, опередив Нидерланды: по итогам 2021 г. Китай занимал почти 19% в общем числе иностранных судов на СМП (Нидерланды — 16%), тогда как в 2013 г. доля Китая составляла всего лишь 6,3%[81]. Важно подчеркнуть: рост китайского присутствия не стал прямым следствием западных санкций после 2022 г., а имеет более долгосрочный характер. В дальнейшем китайское присутствие лишь росло. В 2023 г. был реализован пилотный запуск китайской компанией контейнерной линии между портами северо-запада РФ и портами АТР. В 2023 г. китайская судоходная компания New New Shipping Line совершила 8 рейсов и перевезла 97 тыс. т груза судами ледового класса[82]. В 2024 г. китайские судоходные

80 Судопоток — это фактическое или прогнозируемое количество судов, проходящих через определенный участок водного пути, канал или порт за фиксированный промежуток времени (сутки, месяц, навигацию).

81 Ерохин В. Международные перевозки по Северному морскому пути: роль Китая. Март 2022. URL: https://www.researchgate.net/publication/359255977_Mezdunarodnye_perevozki_po_Severnomu_morskomu_puti_rol_Kitaa_International_Shipping_in_the_Northern_Sea_Route_and_the_Role_of_China.

82 Итоги деятельности госкорпорации «Росатом». 2023 г. // Росатом: офиц. сайт. URL: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2023/rosatom_2023_ru.pdf.

компании по сравнению с 2023 г. увеличили количество рейсов по СМП в два раза — с 7 до 14[83]. Активизация китайских компаний в рассматриваемый период указывает на переход от эпизодического участия к более системной эксплуатации маршрута. Таким образом, постсанкционный период лишь ускорил ранее сформировавшийся тренд на повышение китайского участия в судоходстве по СМП.

В 2025 г. судопоток сохранился на высоком уровне, несмотря на то что к началу 2025 г. под санкции США и ЕС попало более 560 судов «теневого флота» и танкеров, перевозящих российские энергоресурсы, включая суда, проходящие по СМП. Это свидетельствует о формировании адаптационных механизмов, таких как использование альтернативных логистических схем, расширение практик «теневого флота», а также переориентация на незападных перевозчиков.

Развитие грузопотока[84] по СМП после 2022 г., несмотря на введенные санкции, продолжилось главным образом за счет перевозок грузов нефтегазовых проектов, отгружающих продукцию из порта Сабетта, — «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2» ПАО «НОВАТЭК» и Новопортовского месторождения ПАО «Газпром нефть»[85]. Эти проекты выступили ключевым фактором стабилизации грузопотока по СМП.

Тем не менее в 2022 г. произошло разовое снижение объема грузопотока относительно результатов предыдущего года (34,9 млн т в 2021 г. и 34,11 млн т в 2022 г.), обусловленное перестройкой мировых транспортно-логистических цепочек под влиянием западных санкций. В то же время ограниченный масштаб снижения свидетельствует о наличии компенсаторных механизмов. Незначительный спад общего грузопотока по сравнению с 2021 г. был связан с тем, что «отечественные грузовладельцы увеличили объемы перевозок грузов по СМП более чем на 1 млн т, таким образом, общее сокращение грузопотока составило не более 0,8 млн т»[86]. Это вновь указывает на весьма быструю адаптацию российских компаний к изменившимся условиям и на растущую роль внутреннего компонента в обеспечении функционирования СМП.

Дополнительным фактором устойчивости стала динамика перевозок СПГ. По данным CHNL, основной вклад в грузооборот СМП в 2022 г. внесла транспортировка СПГ: из порта Сабетта было совершено 280 рейсов с СПГ (в 2021 г. было 263 рейса)[87]. Фактически СПГ выступил системообразующим элементом, обеспечившим стабильность транспортной системы в условиях внешних ограничений.

Представленные в таблице 6 количественные показатели в целом демонстрируют положительную динамику и свидетельствуют о выполнении, а в отдельные периоды даже о перевыполнении изначально поставленных задач. Например, в 2020–2022 гг. планы выполнялись и даже перевыполнялись (в 2021 г. факт составил 34,9 млн т при плане 31 млн т), так как это был период стабильного роста за счет проекта «Ямал СПГ». Вместе с тем при интерпретации достигнутых результатов следует учитывать структурные особенности этого роста. Наращивание грузопотока в основном происходило за счет увеличения внутренних и экспортных перевозок, прежде всего углеводородного сырья, тогда как транзитная составляющая оставалась ограниченной.

83 Итоги деятельности госкорпорации «Росатом». 2024 г. // Росатом: офиц. сайт. URL: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2024/rosatom_2024_ru.pdf.

84 Грузопоток — это количество груза в тоннах, перемещаемого по определенному пути сообщения (или между пунктами) в заданном направлении за фиксированный период времени (сутки, месяц, год).

85 Григорьев М.Н. Грузовая основа Арктики // ПортНьюс. 2026. № 1 (57). С. 66.

86 Материалы к «правительственному часу» в Совете Федерации 20 марта 2024 г. О транспортном потенциале Северного морского пути. С. 22. // Парламентская библиотека: офиц. сайт. URL: https://parlib.duma.gov.ru/common/upload/document_pravchas/l__ghsf200324.pdf.

87 NSR Shipping activities in 2022 // CHNL. June 9, 2023. URL: https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022.

Таблица 6. Общий объем грузовых перевозок / транзитных перевозок по акватории СМП, 2020–2025 гг.

Год	План	Общий объем грузовых перевозок	Транзитные перевозки	Причины динамики грузопотока
2020	31 млн т	32, 97 млн т	1,3 млн т	→ суммарный валовый тоннаж проведенных судов в 2020 г. увеличен в связи с выходом завода по СПГ в порту Сабетта на полную проектную мощность и принятием в эксплуатацию всех 15 крупнотоннажных танкеров-газовозов класса Yamalmax валовой вместимостью по 128,8 тыс. т каждый для вывоза
2021	31 млн т	34,9 млн т	2 млн т	
2022	32 млн т	34, 11 млн т	200 тыс т	→ основной грузопоток обеспечили российские компании, при этом более половины общего объема составил СПГ + нефть, уголь и генеральные грузы → это стало результатом внешнеторговой деятельности западных стран, сказавшейся и на арктических нефтегазовых проектах: западные компании покинули даже уже реализуемые проекты и отказались от дальнейших инвестиций. Среди них — Equinor, Shell, ConocoPhillips, Statoil, Eni SpA и другие
2023	46,82 млн т	36,256 млн т	2,149 млн т (данный показатель стал рекордным за всю историю освоения СМП)	→ грузопоток увеличивался в том числе за счет транзитных (сквозных) перевозок → росту грузопотока способствовало перенаправление грузов с западного направления на восточное → ключевые грузы — СПГ (более 50% объема), уголь, нефть, руда, строительные материалы
2024	80 млн т (указ Президента 2018) / 90,01 млн т (План развития СМП)	37,89 млн т	3,089 млн т (это также рекордный показатель за всю историю освоения СМП)	→ грузопоток увеличивался в том числе за счет транзитных (сквозных) перевозок → 57,69% всего объема грузов — СПГ, рост перевозок СПГ вызван введением в эксплуатацию проекта «НОВАТЭКа» «Арктик СПГ 2»
2025	110,21 млн т	37,02 млн т	3,2 млн т, из которых 319 тыс. т — контейнеры	

Источник: составлено авторами на основе материалов Плана развития СМП до 2035 г.; годовых отчетов о деятельности госкорпорации «Росатом» (за 2019–2024 гг.) // Росатом: офиц. сайт.
URL: https://rosatom.ru/about/gosudarstvennye-uslugi/otchetnost-fz-goskorporatsii-rosatom.

По итогам 2024 г. объем грузопотоков по СМП составил 37,89 млн т. Подобная динамика объясняется совокупностью объективных факторов. В частности, на показания повлияли колебания в отдельных сегментах грузовой базы: снижение объемов перевозок навалочных грузов и нефте-

продуктов, а также временные производственные ограничения[88]. В 2025 г. по сравнению с 2024 г. «грузопоток по Севморпути сократился на 0,87 млн т, что связано главным образом с падением объемов перевозок навалочных грузов, СПГ и нефти»[89]. Причинами снижения показателей стали плановый ремонт на «Ямал СПГ», а также естественное истощение Новопортовского месторождения.

В целом удалось удержать наметившийся в предыдущие годы постепенный рост грузопотока по СМП в условиях санкционной блокады, в основном за счет углеводородного сырья. Это свидетельствует о корректировке траектории развития СМП — от ускоренного наращивания количественных показателей к более сбалансированной модели, учитывающей изменившиеся внешнеэкономические и отраслевые условия.

Реакцией на необходимость корректировки показателей грузопотока по СМП стало в 2024 г. представление двух сценариев развития СМП до 2040 г., разработанных госкорпорацией «Росатом». Оба сценария предлагают меньший грузопоток по сравнению с целевыми показателями Плана развития СМП до 2035 г.:

- базовый (негативный) сценарий — в 2031 г. по СМП будет перевезено 117 млн т, в 2035-м — 150 млн т грузов;
- перспективный (позитивный) сценарий предполагает перевозку в 2031 г. 150 млн т, в 2035-м — 192 млн т[90].

При этом «Росатом» не представил разбивку грузопотока по грузам и проектам.

Что касается структуры грузов, то в 2022–2025 гг. СМП остается монопрофильным энергетическим коридором: «К середине 2020-х углеводороды составляли около 86% грузопотока СМП: СПГ и газоконденсат, нефть и нефтепродукты. Совокупная доля железорудного концентрата, угля и прочих навалочных грузов не превышает 3%. Еще 11% приходится на генеральные и контейнеризированные грузы»[91]. Более 50–57% всего грузопотока обеспечивает СПГ, но в структуре также закрепились нефть, уголь и руда, что подтверждает статус СМП как основного пути для экспорта сырья уже в условиях «разворота на Восток».

После 2022 г. международные экспортно-импортные грузоперевозки[92] по СМП также претерпели качественную трансформацию, обусловленную как геополитическим кризисом и санкционной политикой Запада, так и изменениями конфигурации глобальных логистических цепочек. Одним из первых проявлений этих изменений стало перераспределение географии поставок в 2022 г.

По данным CHNL, в 2022 г. количество рейсов в Европу увеличилось на 32 по сравнению с 2021 г.[93]. Основными пунктами назначения стали порты Франции, Бельгии и Испании. Это свидетельствует о краткосрочной адаптации российских экспортных потоков к изменяющейся конъюнктуре европейского рынка энергоресурсов. Одновременно наблюдалось сокращение поставок СПГ в страны Азии на 14 рейсов, что произошло за счет отсутствия поставок в Японию и Южную Корею в 2022 г. (после введения санкций) при сохранении стабильного экспорта в Китай[94]. Таким образом, уже в 2022 г. начался процесс селективной переориентации азиатского направления.

В 2023 г. структура перевозок по СМП окончательно приобрела ярко выраженный экспортно ориентированный характер (объем внешнетор-

88 Обзор СМИ. СПГ обеспечил более половины грузопотока по Северному морскому пути // Роснедра. 21 февраля 2025 г. URL: https://rosnedra.gov.ru/press/nedropolzovanie-v-smi/obzor-smi-spg-obespechil-bolee-poloviny-gruzopotoka-po-severnomu-morskomu-puti/#:~:text=СПГ%20обеспечил%20основной%20прирост%20грузопотока,рекордных%2037%2C89%20млн%20т.

89 Григорьев М.Н. Грузовая основа Арктики // ПортНьюс. 2026. № 1 (57). С. 66.

90 Костринский Г. «Росатом» допустил отклонение объема грузопотока Севморпути от плана. Почему может измениться расчет объема перевозки // РБК. 17 сентября 2024 г. URL: https://www.rbc.ru/economics/17/09/2024/66e848979a7947126c129334.

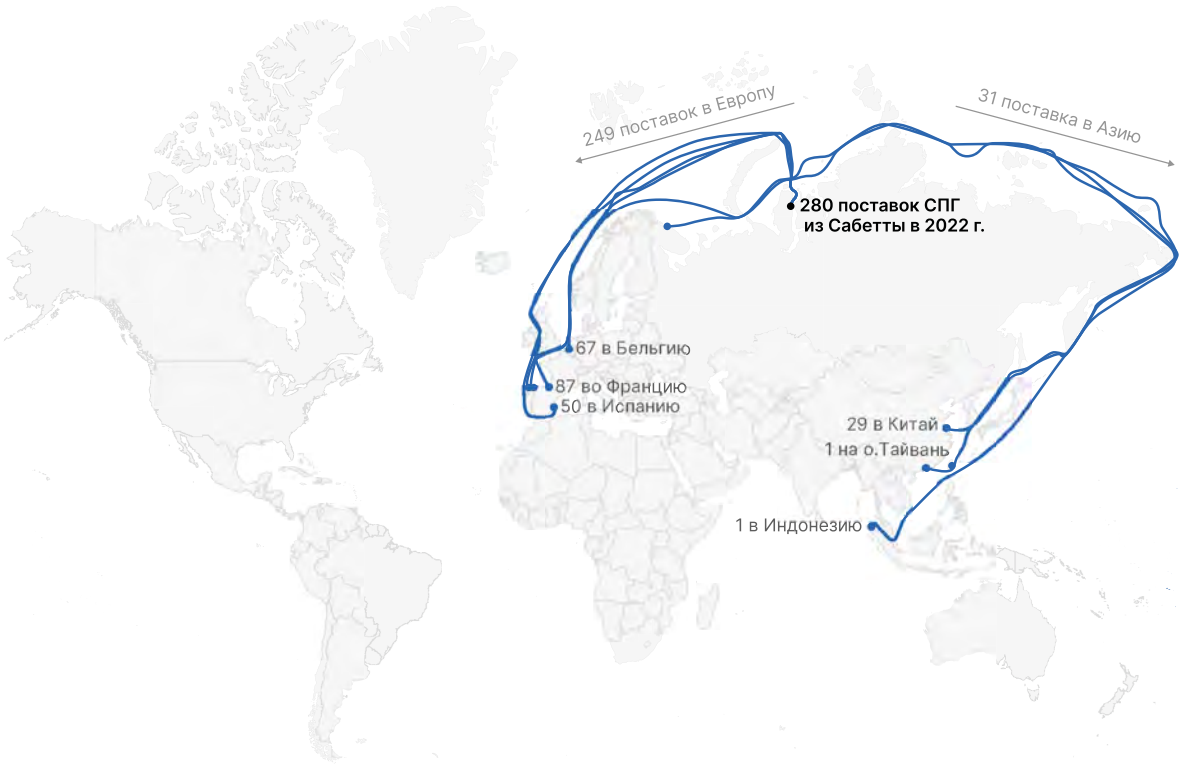
91 Юрий Трутнев: поручение Президента по формированию Трансарктического транспортного коридора должно быть выполнено // Государственная комиссия по вопросам развития Арктики: офиц. сайт. 19 декабря 2025 г. URL: https://arctic.gov.ru/2025/12/.

92 Международные экспортно-импортные грузоперевозки — это комплекс логистических услуг по транспортировке товаров через государственные границы, включающий подготовку документов, таможенное оформление и страхование. Они делятся на экспорт (вывоз товаров) и импорт (ввоз).

93 NSR Shipping activities in 2022 // CHNL. June 9, 2023. URL: https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022.

94 Ibid.

Карта 3. Судоходная деятельность на СМП в 2022 г.



Источник: NSR Shipping activities in 2022 // CHNL. June 9, 2023.
URL: https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022.

говых (в основном экспортных) перевозок преобладает с 2017 г.). На внешнеторговые перевозки пришлось 82% общего грузопотока, из которых 60% составили прямой экспорт и еще 22% так называемый экспорт в каботаже, предполагающий челночные схемы с перевалкой грузов в российских портах для дальнейшего вывоза за рубеж. Доля импортных перевозок оказалась незначительной — всего 0,3%[95], что отражает практически односторонний характер использования СМП в международной торговле на данном этапе.

В 2024 г. наметилась осторожная тенденция к росту импорта: объем импортных грузов на СМП «вырос с 94 тыс. т в 2023 г. до 191 тыс. т в 2024-м»[96], хотя доля импортных грузов в общем грузопотоке осталась минимальной (0,5%).

Основу импорта составили контейнеризированные грузы из Китая, направлявшиеся в такие порты, как Сабетта, Певек, Мурманск, Архангельск, Санкт-Петербург и Усть-Луга. Несмотря на количественный рост, импорт по СМП остается нишевым сегментом, существенно уступающим экспорту, который в 2024 г. составил «31,9 млн т (вместе с 7,6 млн т экспорта в каботаже), или 84,08% от всего грузопотока»[97].

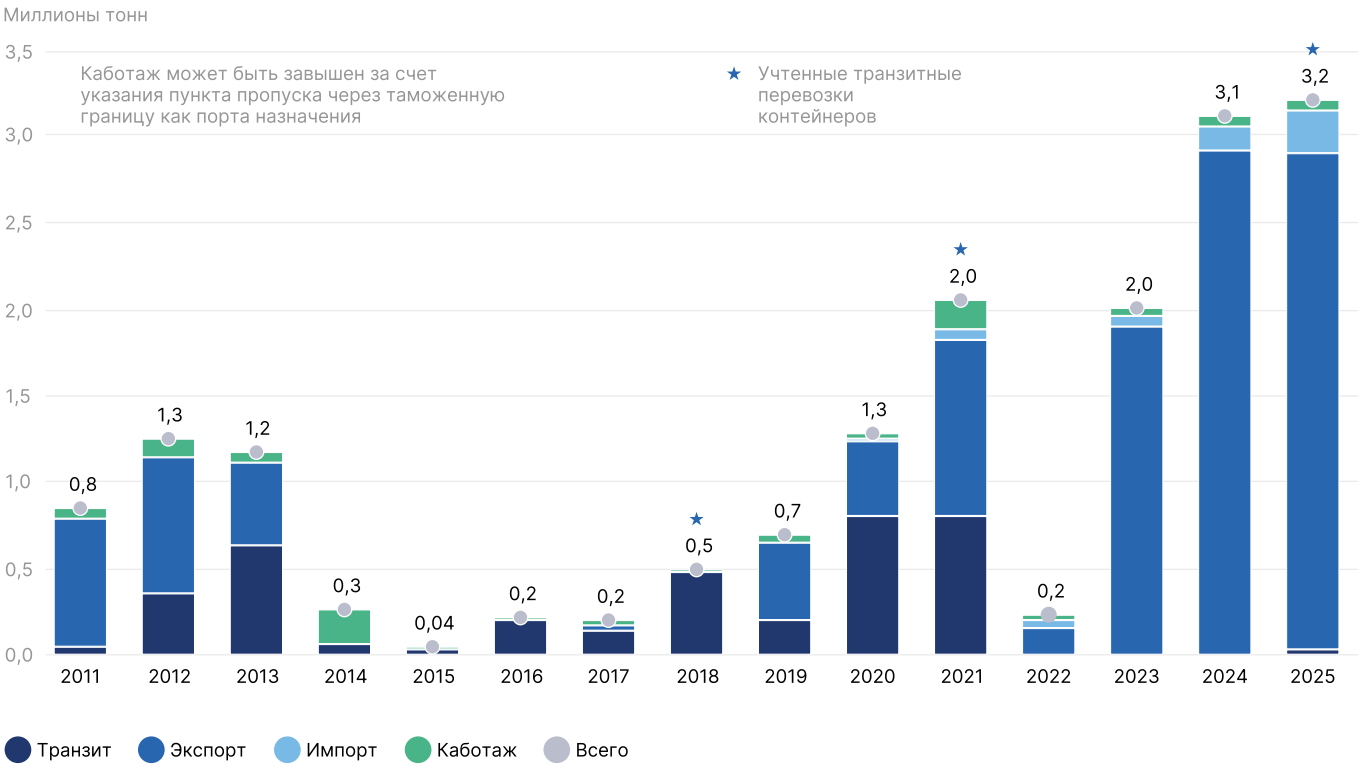
В 2025 г. внешнеторговые перевозки составили 86% от общего грузопотока, превалирование экспорта сохранилось во внешнеторговых перевозках: на прямой экспорт «приходится 60% (22,2 млн), на экспорт в каботаже — перевозки по челночным схемам с последующей перевалкой на экспорт — 25% (9,3 млн т), на импорт —

95 Григорьев М.Н. Северный морской путь: итоги 2023 года и неотложные задачи. IX международная научно-практическая конференция «Дальний Восток и Арктика: устойчивое развитие». 5–6 марта 2024 г. Москва. URL: https://nsrassociation.ru/files/2d5805f26b3d4bd6bb4a7f32efeedcd6.pdf.

96 Обзор СМИ. СПГ обеспечил более половины грузопотока по Северному морскому пути // Роснедра. 21 февраля 2025 г. URL: https://rosnedra.gov.ru/press/nedropolzovanie-v-smi/obzor-smi-spg-obespechil-bolee-poloviny-gruzopotoka-po-severnomu-morskomu-puti/#:~:text=СПГ%20обеспечил%20основной%20прирост%20грузопотока,рекордных%2037%2C89%20млн%20т.

97 Там же.

Диаграмма 3. Роль транзита в сквозных перевозках по Севморпути



Источник: Григорьев М.Н. Развитие Трансарктического транспортного коридора. Судоходства и судостроение // Судостроение в Арктике. Презентация. Архангельск, 23 апреля 2026 г.; данные: Минтранс России; анализ «Гекон».

1% (0,3 млн т)»[98]. В структуре грузов сохранили позиции СПГ, нефть и конденсат.

Ключевой характеристикой логистики СМП на данном этапе продолжает оставаться пространственная асимметрия грузопотоков. В период 2023–2024 гг. около 73% перевозок осуществлялось с востока на запад и только 27% — в обратном направлении[99]. Потоки с востока на запад формируются преимущественно за счет экспорта СПГ (16,8 млн т) в европейские порты, включая перевалку для последующего реэкспорта на рынки Азии, а также челночных перевозок нефти и СПГ (7,9 млн т) в Мурманск. В противоположном направлении (с запада на восток) преобладают завоз грузов обеспечения (3,7 млн. т), сезонные поставки СПГ из Сабетты (2,7 млн т), а также ограниченные экспортно-импортные операции между российским портами и Китаем.

Китай становится ключевым международным партнером в развитии перевозок по СМП. Если в 2023 г. китайские компании выполняли единичные рейсы (7 рейсов), то в 2024 г. их количество увеличилось в 2 раза — 14 рейсов[100]. В частности, New New Shipping Line и Xinxin Shipping развивают контейнерные перевозки по СМП.

Активизация китайских судоходных компаний проявляется как в росте количества рейсов, так и в институционализации сотрудничества.

Важной вехой в развитии заявленных планов по привлечению Китая к развитию СМП стало создание в 2024 г. Подкомиссии по сотрудничеству по СМП. Ее первое заседание состоялось в Санкт-Петербурге 25 ноября 2024 г. На втором заседании российско-китайской Подкомиссии по освоению СМП в Харбине в 2025 г. утвердили

98 Григорьев М.Н. Грузовая основа Арктики // ПортНьюс. 2026. № 1 (57). С. 66.

99 Обзор СМИ. СПГ обеспечил более половины грузопотока по Северному морскому пути // Роснедра. 21 февраля 2025 г. URL: https://rosnedra.gov.ru/press/nedropolzovanie-v-smi/obzor-smi-spg-obespechil-bolee-poloviny-gruzopotoka-po-severnomu-morskomu-puti/#:~:text=СПГ%20обеспечил%20основной%20прирост%20грузопотока,рекордных%2037%2C89%20млн%20т.

100 Там же.

План мероприятий по дальнейшему развитию перевозок по СМП. Этот документ представляет собой «дорожную карту», направленную на «формирование устойчивого транспортного коридора»[101] между Россией и Китаем. Речь идет о внедрении современных логистических и технологических решений для повышения эффективности морских перевозок, а также о развитии инфраструктурных проектов на СМП.

Знаковым событием стало открытие в июле 2024 г. мультимодального маршрута «Арктический экспресс № 1», реализованного совместно российским «Росатомом» и китайской судоходной компанией Xinxin Shipping. Маршрут соединяет порт Архангельск с портами Китая (Шанхай, Нинбо). Из Архангельска грузы отправляются дальше по железной дороге в Москву и Санкт-Петербург и другие регионы. Так, за период 2024–2025 гг. в рамках проекта «Арктический экспресс № 1» состоялись 7 экспортных и 7 импортных рейсов, «общий объем перевозки грузов составил 17,5 тыс. контейнеров»[102]. Его ключевыми преимуществами являются сокращение расстояния доставки на 5000–8000 км по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал и уменьшение времени доставки более чем на 20 дней. СМП начинает приобретать признаки конкурентоспособного транспортного коридора.

Дополнительным подтверждением роста интереса Китая к СМП являются формирование регулярных контейнерных линий и создание совместного предприятия NSR Shipping Line в 2024 г. Так, например, в 2024 г. китайская компания[103] New New Shipping Line выполнила 14 контейнерных рейсов, а компания Safetrans Line поставила на рейс по СМП «самый большой контейнеровоз вместимостью до 4,8 тыс. TEU. Судно преодолело расстояние от Большого порта Санкт-Петербург до Шанхая за 23 дня»[104]. В 2025 г. китайский контейнеровоз Xinxin Polar Bear, эксплуатируемый Xinxin Shipping, прибыл в российский порт Архангельск. 497 контейнеров доставили в Россию грузы, в числе которых автозапчасти, пленки из ПВХ и сталь. В планах также совместное строительство опорных транспортно-логистических узлов в Мурманской области и Приморском крае.

Помимо контейнерных перевозок значительное место в российско-китайском сотрудничестве занимает транспортировка СПГ. В рамках проекта «Ямал СПГ» российская компания «НОВАТЭК» сотрудничает с China COSCO SHIPPING Corporation Limited, Фондом Шелкового пути. В 2019 г. при участии «Совкомфлота» было подписано соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт», в котором были закреплены намерения сторон «создать долгосрочные партнерские отношения для совместной разработки, финансирования и осуществления новых логистических схем круглогодичной транспортировки углеводородного сырья из АЗРФ до стран АТР»[105]. Китайские компании China LNG Shipping (Holdings) Limited (совместное предприятие China COSCO Shipping и China Merchants Group) владеют долями (50–51%) в совместных предприятиях с ведущими международными перевозчиками СПГ, такими как Dynagas Ltd., MOL LNG Transport (Europe) Ltd.», а также Seapeak (ранее Teekay LNG Partners)[106], что обеспечивает им контроль над значительной частью арктического газовозного флота.

101 Россия и Китай утвердили план развития перевозок по СМП // Альта Софт. 14 октября 2025 г. URL: https://www.alta.ru/logistics_news/122396/#:~:text=14%20октября%202025%20г.,июня%20и%20длится%20до%20декабря.

102 Объем грузоперевозок по СМП в рамках проекта «Арктический экспресс № 1» планируют увеличить // KORABEL.RU. 18 марта 2026 г. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/obem_gruzoperevozok_po_smp_v_ramkah_proekta_arkticheskiy_ekspress_1_planiruyut_uvelichit.html.

103 Итоги деятельности госкорпорации «Росатом» за 2024 г. // Росатом: офиц. сайт. URL: https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2024/rosatom_2024_ru.pdf.

104 Росатом: Число выданных разрешений на плавание по СМП в 2025 году выросло на 10% // PortNews. 18 июня 2025 г. URL: https://portnews.ru/news/378239.

105 «НОВАТЭК», COSCO SHIPPING, «Совкомфлот» и Фонд Шелкового пути подписали соглашение в отношении ООО «Морской арктический транспорт» // НОВАТЭК: официальный сайт. 07 июня 2022 г. URL: https://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3243.

106 CLNG-China's first company specializing in LNG Shipping // CLNG: official site. URL: https://www.c-lngs.com/37.

В то же время, несмотря на заявленные планы, китайский государственный холдинг COSCO фактически прекратил транзитные операции на СМП после 2022 г. из-за санкционных рисков. Аналогично японская Mitsui O.S.K. Lines, несмотря на сохранение своего участия в СПГ-проектах, действует осторожно[107].

Однако изменения в геополитической ситуации весной 2026 г., связанные с событиями на Ближнем Востоке, подталкивают другие азиатские страны к восстановлению сотрудничества с Россией в рамках освоения СМП. Так, руководство Южной Кореи последовательно предпринимает осторожные шаги по направлению к возобновлению сотрудничества с Россией в Арктике. По словам президента Корейско-российского делового совета Пак Чжон Хо, «сейчас у нас серьезная проблема с закупкой нефти и газа в Катаре, в Саудовской Аравии, поэтому на данном этапе корейское правительство рассматривает возможность восстановления запасов и покупки сырья из России. Нам нужна нефтехимия, минудобрения»[108]. Кроме того, правительство РК планирует в 2026 г. запустить программу по строительству контейнеровозов ледового класса, а в сентябре организовать тестовый рейс по СМП.

После 2022 г. транзитные перевозки по СМП[109] пережили резкое падение, а затем (в 2025 г.) частичное восстановление, однако их структура существенно изменилась. Ключевым фактором трансформации в сфере транзитных перевозок стал разрыв связей с западными странами, приведший к временному фактическому коллапсу международного транзита и последующей его переориентации на внутренние и «дружественные» потоки. Важно отметить, что с 2022 по 2025 г. по СМП не было транзитных рейсов в классическом понимании[110]. По мнению российских экспертов, применительно к указанному периоду следует говорить не о транзите, а о сквозных рейсах[111]: «Их значимость очень велика: именно они обеспечивают наши внешнеторговые перевозки, в настоящее время сезонные поставки нефти в Восточную Азию. Но называть их при этом транзитом — это неправильно, потому что это искажает оценку общеэкономической ситуации»[112]. Возобновление транзитных перевозок произошло лишь в 2025 г., когда был осуществлен один рейс судном Istanbul Bridge под либерийским флагом из китайского Нинбо в английский Феликстоу.

Как видно из диаграммы 4, в 2022 г. произошло беспрецедентное сокращение транзитного грузопотока — с уровня 2 млн т в 2021 г. до 0,0 млн т (по данным «Росатома» — 0,2 млн т)[113]. По оценкам CHNL[114], общее число транзитных рейсов составило 43 (18 — в восточном направлении, 25 — в западном), но принципиально важно вновь подчеркнуть, что ни один из них не представлял собой классический международный транзит между двумя иностранными портами. Большинство перевозок (35 рейсов) осуществлялось между российскими портами, а лишь 8 рейсов имели смешанный характер (между российскими и зарубежными портами), включая единичные маршруты: «3 — из Китая в Мурманск, 3 — из Южной Кореи в порт Усть-Луга, 1 — из Киркенеса во Владивосток и 1 — из Мурманска в Китай»[115]. Таким образом, СМП в 2022 г. факти-

107 Sung-Won Hong Operation of the Northern Sea Route and Response Strategy // Cello Square. May 10, 2023. URL: https://www.cello-square.com/en/blog/view-730.do.

108 Республика Корея планирует запуск тестового рейса контейнеровоза по СМП в сентябре 2026 г. // PortNews. 2 апреля 2026 г. URL: https://portnews.ru/news/389847.

109 Транзитные перевозки — это транспортировка грузов из пункта отправления в пункт назначения через промежуточные пункты (территории третьих стран или регионов) без выпуска товаров в экономический оборот этих стран.

110 Григорьев М.Н. Грузовая основа Арктики // ПортНьюс. 2026. № 1 (57). С. 66.

111 Сквозной рейс — это рейс, когда судно проходит от западной границы до восточной СМП или наоборот.

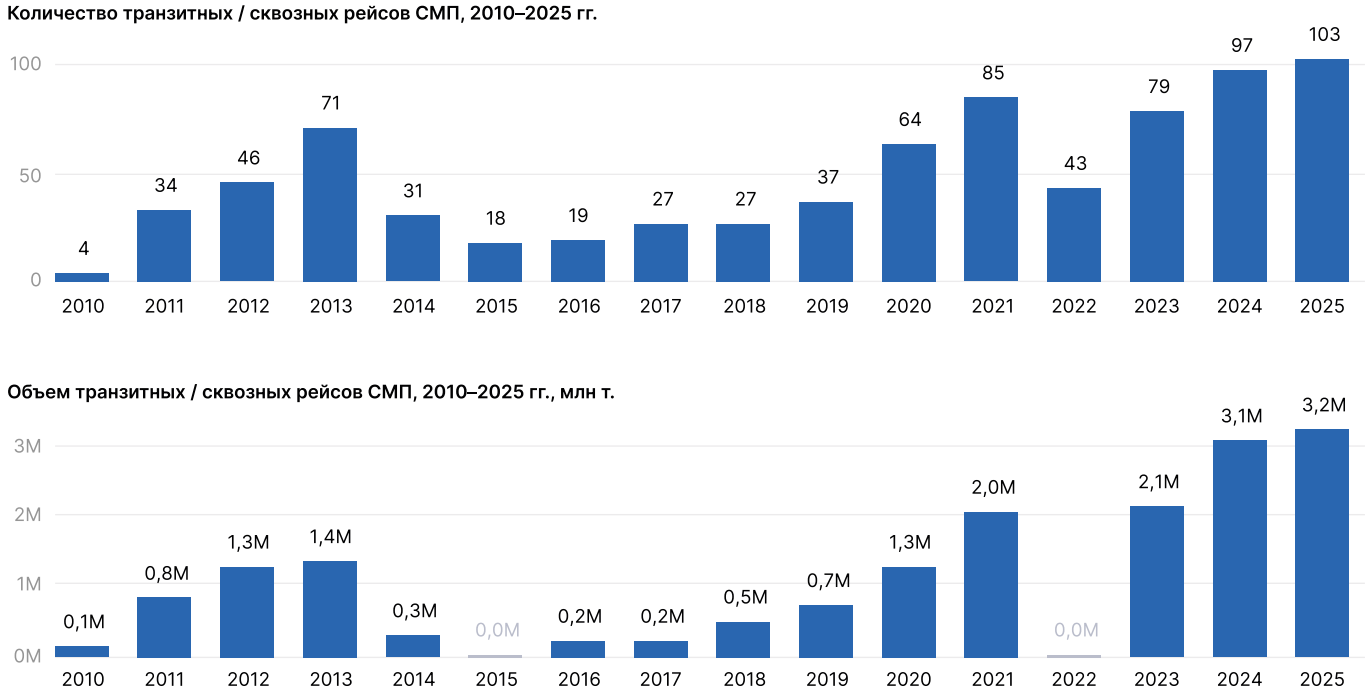
112 Григорьев М.Н. Интервью. Трансарктический транспортный коридор и Северный морской путь: логика развития и ограничения // Арктика-2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2. С. 4-15. URL: https://arctic2035.ru/n26-p4.

113 Материалы к «правительственному часу» в Совете Федерации 20 марта 2024 г. О транспортном потенциале Северного морского пути. С. 28 // Парламентская библиотека: офиц. сайт. URL: https://parlib.duma.gov.ru/common/upload/document_pravchas/I__ghsf200324.pdf.

114 CHNL относит все сквозные рейсы к транзитным.

115 NSR Shipping activities in 2022 // CHNL. June 9, 2023. URL: https://chnl.no/research/reports-reports/nsr-shipping-activities-in-2022/.

Диаграмма 4. Количество транзитных / сквозных рейсов и объем грузов на Северном морском пути, 2010–2025 гг.



Источник: Main Results of NSR Transit Navigation in 2025 // Centre for High North Logistics, CHNL. December 9, 2025. URL: https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2025/.

чески утратил функцию глобального транзитного коридора, превратившись преимущественно во внутреннюю транспортную артерию.

В 2023 г. российской стороной были предприняты попытки исправить ситуацию на этом направлении. Ключевую роль сыграли усилия «Росатома» и крупнейших российских грузоотправителей — «Газпром нефти», «Роснефти», «Лукойла», «СУЭК», «ЕвроХима». Одним из важнейших решений стала переориентация части экспортных потоков нефти и железнорудного концентрата, которые ранее транспортировались из северо-западных российских портов в Китай через Суэцкий канал, на восточное направление по СМП[116]. В результате предпринятых действий на официальном уровне заявили, что транзитный грузопоток достиг 2,127 млн т, превысив показатели 2021 г.[117]. Однако формальное «восстановление» произошло не за счет возвращения классического международного транзита, а за счет «квазитранзитных» схем — фактически экспортных перевозок российских грузов в восточном направлении. В структуре этих перевозок доминировали нефть (около 1,5 млн т), железорудный концентрат (около 350 тыс. т) и СПГ (около 140 тыс. т). Число рейсов выросло до 80, что почти вдвое превышает показатель 2022 г.[118].

В 2024 г. наблюдалось дальнейшее расширение сквозных перевозок: объем вырос примерно на 45% по сравнению с 2023 г. и достиг около 3 млн т.[119] Тем не менее их структура осталась прежней: преобладали маршруты Россия — Китай, Китай — Россия и внутрироссийские перевозки

116 Материалы к «правительственному часу» в Совете Федерации 20 марта 2024 г. О транспортном потенциале Северного морского пути. С. 22 // Парламентская библиотека: офиц. сайт. URL: https://parlib.duma.gov.ru/common/upload/document_pravchas/I__ghsf200324.pdf.

117 Там же.

118 Там же. С. 31.

119 Main Results of NSR Transit Navigation in 2024 // CHNL. November 28, 2024. URL: https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2024.

между западными и восточными портами. Классический международный транзит между третьими странами по-прежнему отсутствовал.

В 2025 г. знаковым событием, как уже было отмечено выше, стало выполнение в 2025 г. первого контейнерного транзитного рейса по маршруту Китай — Европа, а точнее, из порта Нинбо судно прибыло в британский порт Феликстоу[120]. При этом «Главсевморпуть» отвечал за информационно-навигационное сопровождение рейса. Это событие формально ознаменовало возвращение к классической модели международного транзита, но этот случай остается единичным и пока не свидетельствует о системном восстановлении транзитной функции СМП.

Транзитный потенциал СМП имеет ограниченный характер по ряду объективных причин. Говорить о СМП как о некоем «Арктическом Суэце» «пока представляется несколько преждевременным даже и после резкого падения у них трафика из-за кризиса в Красном море, но по итогам 2024-го в обе стороны через Суэцкий канал все же прошло порядка 13 200 судов различных типов»[121].

СМП остается нишевым маршрутом, используемым преимущественно как сезонная альтернатива традиционным путям. Сдерживающими факторами развития транзитных перевозок по СМП выступают как природно-климатические, так и экономические ограничения. СМП не является круглогодичным маршрутом: навигация по открытой воде длится 3–4 месяца, а ледовая обстановка остается непредсказуемой. Существенные различия между западным и восточным секторами маршрута, высокая стоимость ледокольного сопровождения и страхования, а также ограниченная портовая инфраструктура снижают его привлекательность для международных перевозчиков.

С экономической точки зрения преимущества СМП (сокращение расстояния и времени доставки) нивелируются более высокими издержками. Несмотря на то, что маршрут позволяет сократить путь между Европой и Восточной Азией на несколько тысяч километров и примерно на 10 дней, стоимость ледокольного сопровождения (около 380 тыс. долл.) превышает плату за проход через Суэцкий канал (около 250 тыс. долл.), а скорость движения судов в арктических условиях остается ниже.

В целом после 2022 г. СМП сохранил свою функциональность и продемонстрировал способность к адаптации в условиях санкционного давления, однако его развитие приобрело иное качественное содержание. СМП трансформировался из проекта с выраженной международно-транзитной ориентацией в преимущественно национально-ориентированную транспортную систему, обеспечивающую экспорт сырьевых ресурсов и внутреннюю логистику. Рост и стабильность ключевых показателей развития СМП в значительной степени обеспечиваются нефтегазовыми проектами, тогда как транзитная функция реализуется ограниченно и носит в основном квазитранзитный характер. Международное участие сохраняется, но становится более узким и концентрируется вокруг отдельных партнеров, прежде всего Китая.

120 Россия и Китай утвердили план мероприятий по дальнейшему развитию перевозок по Севморпути // Sudostroenie Info. 15 октября 2025 г.
URL: https://sudostroenie.info/novosti/46218.html#:~:text=Россия%20и%20Китай%20утвердили%20%22дорожную%20карту%22%20по,глав%20правительств%2C%20сообщили%2014%20октября%20в%20Медиацентре.

121 Глубоков И. Северный морской путь: что возим, куда и на каком тоннаже? // Морские вести России. 26 февраля 2025 г.
URL: https://morvesti.ru/themes/1698/115748.

Модернизация инфраструктуры СМП

Развитие судоходства по СМП в современных условиях напрямую зависит от реализации проектов освоения минеральных ресурсов, генерирующих грузовую базу, состояния и динамики судостроительной отрасли, а также от внешнеполитических факторов, санкционного давления. Ключевым элементом обеспечения круглогодичной навигации выступает строительство ледокольного и специализированного флота, однако именно эта сфера сегодня сталкивается с наибольшими ограничениями и структурными вызовами.

На данном этапе у основного оператора СМП, «Росатома», реализуется программа строительства ледоколов проекта 22220, но это дорогостоящий проект. Тем не менее в настоящее время серия ледоколов 22220 успешно строится на Балтийском заводе: пять судов уже построены, четыре из них эксплуатируются на СМП («Арктика», «Сибирь», «Урал», «Якутия»), еще два находятся в стадии строительства («Ленинград» и «Сталинград»). Одновременно на судоверфи «Судостроительный комплекс “Звезда”» реализуется проект сверхмощных ледоколов класса «Лидер», предназначенных для круглогодичной проводки судов в Арктике.

Разрыв кооперации с европейскими и азиатскими судостроительными центрами оказался чувствительным для российского судостроения. После 2022 г. сотрудничество с рядом европейских партнеров было фактически свернуто, а Россия была вынуждена переориентироваться на внутренние ресурсы. Строительство ледоколов и судов для СМП после 2022 г. ориентировано главным образом на импортозамещение, однако сохраняется партнерство с компаниями из дружественных стран.

На этом фоне перспективным видится сотрудничество с Китаем как ключевым партнером в сфере судостроения и арктической логистики. Китай занимает лидирующие позиции на мировом рынке: на его долю приходится почти половина мирового судостроения, включая значительный сегмент СПГ-танкеров. Китайские компании активно наращивают технологические компетенции, что подтверждается, например, разработкой сверхкрупных газовозов компанией Hudong-Zhonghua Shipbuilding[122]. В условиях санкций именно китайское направление становится основным источником технологической и производственной кооперации для российских арктических проектов.

Тем не менее текущие ограничения уже оказывают заметное влияние на динамику грузопотока по СМП. По оценке экспертов, задержки в строительстве СПГ-танкеров и сложности с их вводом в эксплуатацию привели к сдерживанию роста перевозок[123]. Более того, отдельные проекты, включая инициативы «НОВАТЭКа», сталкиваются с паузами в реализации. Наблюдаются задержки в строительстве судов ледового класса для перевозки грузов: «Строительство российского ледокольного флота, которое должно было ответить на стремительный рост арктического судоходства и обеспечить безопасную эксплуатацию круглый год, также было сокращено или отложено»[124].

Санкции западных стран после 2022 г. оказали комплексное влияние на развитие портовой инфраструктуры СМП. Прежде всего они ограничили доступ к иностранным инвестициям, технологиям и подрядным услугам. Серьезным вызовом стали вторичные санкции, вводимые западными странами, в отношении российских, зарубежных,

122 Китайские производители решили увеличить производство танкеров-газовозов // ИА Красная Весна. 7 февраля 2023 г. URL: https://rossaprimavera.ru/news/c2b6ec14.

123 Обзор СМИ. СПГ обеспечил более половины грузопотока по Северному морскому пути // Роснедра. 21 февраля 2025 г. URL: https://rosnedra.gov.ru/press/nedropolzovanie-v-smi/obzor-smi-spg-obespechil-bolee-poloviny-gruzopotoka-po-severnomu-morskomu-puti/#:~:text=СПГ%20обеспечил%20основной%20прирост%20грузопотока,рекордных%2037%2C89%20млн%20т.

124 Sung-Won Hong Operation of the Northern Sea Route and Response Strategy // Cello Square. May 10, 2023. URL: https://www.cello-square.com/en/blog/view-730.do.

в том числе китайских, партнеров, которые продолжают работать в Арктике[125]. Угрозы применения вторичных санкций усиливают неопределенность и риски участия иностранных инвесторов в арктических проектах. В результате Россия столкнулась с необходимостью оперативной перестройки логистических, технологических и инвестиционных цепочек в сфере портового строительства и модернизации.

Особенно чувствительным стало прекращение сотрудничества с европейскими компаниями в сфере дноуглубительных работ, которые ранее выполняли до 95% соответствующих операций в Российской Арктике[126]. Уход таких подрядчиков, как Van Oord (Нидерланды), Boskalis (Нидерланды), Jan De Nul (Бельгия) и DEME Group (Бельгия), привел к существенной дезорганизации работ по поддержанию и развитию портовой инфраструктуры. Это в свою очередь замедлило реализацию проектов, ориентированных на обеспечение ресурсного экспорта, прежде всего в нефтегазовом секторе.

Проблема дноуглубления стала одной из наиболее критичных после введенных санкций. Ограниченные собственные мощности России в этой сфере потребовали срочной переориентации на новых партнеров. На данный момент единственным реализованным проектом в сфере модернизации российской портовой инфраструктуры с участием Китая стало привлечение китайской компании China Communications Construction Company (CCCC) к выполнению дноуглубительных работ в бухте Бечевинская на Камчатке. В этом районе «НОВАТЭК» завершает строительство перевалочного терминала СПГ, предназначенного для перегрузки СПГ с газовозов ледового класса на стандартные танкеры. Компании CCCC было поручено сооружение подходного канала. Поставленная задача была выполнена в полном объеме. Однако замещение западных подрядчиков сопровождалось значительным ростом издержек: по оценкам специалистов, стоимость дноуглубления в 2023–2024 гг. увеличилась почти в 4 раза, достигнув 3 тыс. рублей за кубометр грунта[127]. Это повышает финансовую нагрузку на инфраструктурные проекты и снижает их инвестиционную привлекательность.

У Китая имеется большой опыт строительства современных морских портов, ориентирующихся на соблюдение высоких экологических стандартов как у себя в стране, так и за рубежом[128]. Российская сторона предпринимала попытки привлечь китайских партнеров к модернизации портовой инфраструктуры АЗРФ примерно с 2014 г., но в большинстве случаев (порты Мурманск и Архангельск) они пока оказались безуспешными. Основная причина состоит в том, что Россия не согласна с предлагаемыми китайской стороной условиями финансирования, предполагающими выделение связанных кредитов китайскими так называемыми политическими банками (Экспортно-импортным банком Китая и Банком развития Китая) на концессионных условиях. Участие китайских инвесторов в инфраструктурных проектах при поддержке «китайских политических банков» зачастую сопровождается требованиями Китая к его полноценному участию в проекте — от инвестиций и финансирования до оснащения и предоставления оборудования, включая транспортировку материалов, наем китайской рабочей силы, участие в перевозках и гарантированную прибыль. Москва не заинтересована в предоставлении иностранным государствам контроля над ключевой инфраструктурой России, такой как порты или железные дороги, и особенно в таких районах, как Арктика[129], так как по россий-

125 Чижевский А. Санкции против Beihai LNG не помеха? Китай принял очередную партию с проекта «Арктик СПГ 2» // Neftegaz.ru. 17 октября 2025 г. URL: https://neftegaz.ru/news/spg-szhizhennyy-prirodnyy-gaz/903716-sanktsii-protiv-beihai-lng-ne-pomekha-kitay-prinyal-ocherednuyu-partiyu-s-proekta-arktik-spg-2.

126 Sung-Won Hong Operation of the Northern Sea Route and Response Strategy // Cello Square. May 10, 2023. URL: https://www.cello-square.com/en/blog/view-730.do.

127 Щетинина А. Дноуглубление в Арктике подорожало в 4 раза из-за отсутствия отечественного флота, и КБ «Алмаз» представило свои проекты // GoArctic. 2 декабря 2024 г. URL: https://goarctic.ru/work/dnouglublenie-v-arktike-podorozhalo-v-4-raza-iz-za-otsutstviya-otechestvennogo-flota-i-kb-almaz-pred.

128 Сергунин А.А. Роль стран БРИКС в развитии «синей экономики» Арктической зоны Российской Федерации / Страны БРИКС: стратегии развития и механизмы сотрудничества в изменяющемся мире. Материалы второй международной научно-практической конференции. В 2 ч. Москва: Издательский дом «УМЦ», 2024. С. 629–635.

129 Leksyutina Y.V. Russia's cooperation with Asian observers to the Arctic Council // The Polar Journal. 2021. № 11 (1). Pp.136–159.

ским законам объекты критической инфраструктуры не могут находиться в собственности (даже частичной) иностранцев.

Тем не менее отдельные проекты с участием иностранных партнеров продолжают реализовываться. Так, в Архангельске совместно с китайской New New Shipping Line обсуждаются планы строительства терминала пропускной способностью 25 млн т в год, а в Мурманской области при участии Республики Беларусь в перспективе может появиться многофункциональный перегрузочный комплекс[130]. Интерес к инвестированию проявляют арабские партнеры: в 2023 г. «Росатом» совместно с компанией DP World (ОАЭ) создал предприятие «ООО "Международная контейнерная логистика"», функционал которой направлен на развитие евроазиатской логистики и транзитных контейнерных перевозок по СМП, «цель — создать контейнерную линию и порты-хабы для транзита грузов по арктическому направлению»[131].

Интерес к развитию арктической инфраструктуры проявляют также другие страны, но их участие остается ограниченным. Так, например, Индия в своей арктической стратегии заявила о готовности инвестировать в российские инфраструктурные проекты в Арктике, например морскую разведку, добычу полезных ископаемых, информационные технологии и т. д[132], включая порты. Индия также рассматривает свое участие в освоении СМП как возможность развить свои собственные планы по модернизации и расширению портов в рамках инициативы Sagarmala[133]. В 2021 г. премьер-министр Н. Моди объявил о намерении Индии построить город-спутник рядом с российским Владивостоком, используя его положение в рамках индийской политики «Дальний Восток». Цель состоит в том, чтобы Индия при содействии России построила порты, дороги и энергетическую инфраструктуру в этом городе-спутнике, инвестируя в будущую ключевую роль Владивостока как части СМП[134]. Однако на практике сотрудничество с Индией пока ограничивается переговорами и декларациями о намерениях.

В целом модернизация инфраструктуры СМП после 2022 г. развивается в контексте существенного усложнения внешних и технологических условий. Санкционное давление выявило уязвимость прежней модели, основанной на широкой международной кооперации, и ускорило процессы импортозамещения. Усилилась роль государства в координации арктических проектов, активизировались меры по развитию собственного ледокольного флота, судостроения, логистической инфраструктуры. Одновременно сохраняется избирательное международное сотрудничество, прежде всего с Китаем и отдельными странами Азии и Ближнего Востока. Однако оно носит более осторожный и прагматичный характер и сопровождается ростом издержек и институциональных ограничений.

130 Усов П. Севморпуть взял курс на безопасность // EastRussia. 3 июня 2025 г. URL: https://www.eastrussia.ru/material/sevmorput-vzyal-kurs-na-bezopasnost.

131 Базанов М. Выгоден без ограничений: у зарубежных инвесторов растет интерес к Севморпути // Известия. 11 декабря 2025 г. URL: https://iz.ru/2005979/maksim-bazanov/vygoden-bez-ogranichenij-u-zarubezhnyh-investorov-rastet-interes-k-sevmorputi.

132 Индия обнародовала новую редакцию своей «Арктической политики» // Красная весна. 20 марта 2022 г. URL: https://rossaprimavera.ru/news/f5a39e21.

133 Программа Сагармала (Sagarmala) — это масштабная стратегическая инициатива правительства Индии по развитию портов и прибрежных территорий, запущенная в 2015 году. Ее главная цель — использовать потенциал береговой линии страны длиной более 11 000 км и тысяч километров водных путей для ускорения экономического роста.

134 Sinderpal Singh India, Russia and the Northern Sea Route: Navigating a shifting strategic environment // ThinkChina. August 21, 2023. URL: https://www.thinkchina.sg/politics/india-russia-and-northern-sea-route-navigating-shifting-strategic-environment.

Перспективы реализации Трансарктического транспортного коридора

В условиях санкционного давления и необходимости адаптации к изменившейся международной среде российское руководство стало переосмысливать роль СМП в системе национальной и внешнеэкономической политики. Если ранее СМП рассматривался преимущественно как самостоятельный международный морской транспортный коридор, ориентированный на привлечение глобального транзита, то в новых условиях акцент смещается в сторону его интеграции в более широкую логистическую конструкцию — Трансарктический транспортный коридор (ТТК).

Анонсированная в 2025 г. в Мурманске В.В. Путиным на пленарном заседании международного арктического форума «Арктика — территория диалога» инициатива создания Трансарктического транспортного коридора отражает стратегический поворот России к формированию комплексной системы управления транспортом в АЗРФ. Предполагается, что ТТК свяжет Санкт-Петербург, порты Ленинградской области, Калининград, Мурманск, Архангельск, порты нынешнего СМП, Чукотки, Камчатки, побережья Охотского и Японского морей, включая Советскую Гавань и Находку, Владивосток, интегрируя морские маршруты СМП с внутренними железнодорожными магистралями, с выходом на международные торговые пути. Таким образом, формируется мультимодальный коридор, объединяющий морской, железнодорожный, автомобильный и речной транспорт вдоль ключевых арктических рек — Северной Двины, Печоры, Оби, Енисея и Лены[135], СМП выступает ключевой основой системы ТТК. Одной из задач формирования ТТК является повышение транзитного потенциала России на направлении Европа — Азия[136].

Понятие «ТТК» в ближайшее время планируется включить в Стратегию развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности,[137] посвятив проекту отдельный раздел. В 2025 г. на Арктическом форуме в Мурманске также прозвучала идея создать Инвестиционный фонд развития Арктики и Проектный офис для «поддержки формирования инфраструктуры ТТК, реализации инвестпроектов и мастер-планов опорных населенных пунктов Арктической зоны РФ»[138]. На данном этапе российским руководством поставлена задача подготовки комплексного проекта «Развитие Арктической зоны Российской Федерации и Трансарктического транспортного коридора», определены ключевые направления реализации проекта:

- завершение строительства серии атомных ледоколов (проекта 22220 (класс «Арктика»));
- строительство серии из трех ледоколов проекта «Лидер»;
- строительство серии гидрографических судов для прокладки безопасных маршрутов по СМП/ТТК;
- модернизация портов Мурманск, Архангельск и др., в том числе строительство новых портов, например глубоководного порта Найба на берегу моря Лаптевых, который планируется соединить с китайским городом Мохэ на берегу Амура с помощью железных и авто-

135 Международный форум «Арктика — территория диалога». Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» // Президент России: офиц. сайт. 27 марта 2025 г. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/76554.

136 Трансарктический транспортный коридор (ТТК) // Neftegaz.RU. 5 ноября 2025 г. URL: https://neftegaz.ru/tech-library/transportirovka-i-khranenie/905367-transarkticheskiy-transportnyy-koridor-ttk.

137 Понятие ТТК планируется включить в Стратегию развития Арктической зоны РФ // PortNews. 2 апреля 2026 г. URL: https://portnews.ru/news/389820/#:~:text=«Трансарктический%20транспортный%20коридор%20(ТТК)%20—%20это%20система,грузовой%20базы%2C%20а%20также%20внутренних%20международных%20транзитных.

138 Полякова И. Коридор для безопасного мореплавания // Транспорт России. 15 января 2026 г. URL: https://transportrussia.ru/razdely/logistika/14281-koridor-dlya-bezopasnogo-moreplavaniya.html.

Карта 4. Трансарктический транспортный коридор (ТТК)



Источник: ТТК: Трансарктический транспортный коридор. URL: https://mosregdata.ru/article/tatc-transarctic-corridor.

мобильных дорог;

- создание спутниковой связи, развитие спутниковой группировки, ориентированной на обслуживание СМП/ТТК;
- развитие страхования судов (в планах — создание национальной страховой компании для судов, перевозящих экспортное сырье как ответ на западные санкции).

Санкционный фактор стал катализатором концептуального переосмысления роли СМП. Ограничение сотрудничества с западными странами обусловило необходимость укрепления транспортного суверенитета России и переориентации внешнеэкономических связей на страны Глобального Юга и Азиатско-Тихоокеанского региона: «ТТК обеспечивает развитие торговых связей России со странами Глобального Юга, в значительной части относящимися к дружественным странам»[139]. В этом контексте ТТК выступает не только как система взаимодействия различных видов транспорта, но и как инструмент геоэкономической адаптации, направленный на диверсификацию логистических маршрутов и снижение зависимости от традиционных узких мест мировой торговли.

Одна из ключевых задач ТТК — обеспечение внешнеторговых перевозок: «открыть российской продукции новые мировые рынки и усилить торговые связи с дружественными странами»[140]. Однако на данный момент существует проблема дисбаланса внешнеторговых грузопотоков на Запад и Восток, восточное направление не является развитым. Важно также подчеркнуть, что «ТТК — это не глобализм “открытых морей”, а селективная “коридоризация” под контролем государства-оператора, ориентированная на дружественные рынки, долгосрочные сырьевые и индустриальные цепочки и стратегические грузы»[141]. ТТК направлен на развитие международного сотрудничества, но в российских

139 Григорьев М.Н. Интервью. Трансарктический транспортный коридор и Северный морской путь: логика развития и ограничения // Арктика-2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2 (26). С. 4–15.

140 Григорьев М.Н. Грузовая основа Арктики // «ПортНьюс». 2026. 1 (57). С. 64.

141 Пилясов А.Н. От Северного морского пути к Трансарктическому транспортному коридору: смена названия или парадигмальный сдвиг? // Арктика-2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2026. № 2 (26). С. 22–37.

Карта 5. Международное измерение ТТК



Источник: Григорьев М.Н. Развитие Трансарктического транспортного коридора. Судоходство и судостроение // Презентация. Судостроение в Арктике. Архангельск, 23 апреля 2026 г.

интересах в Арктике и за ее пределами.

В контексте формирования ТТК вновь актуализируется тема создания альтернативного Суэцкому каналу маршрута на Севере: «Экономическая выгода проявляется в значительном сокращении времени и стоимости перевозок между Европой и Азией. Например, маршрут из Шанхая в Гамбург через ТТК занимает около 20 дней против 30–35 дней через Суэцкий канал»[142].

Международное измерение ТТК характеризуется высокой степенью дифференциации интересов и стратегий различных акторов. Арктические западные государства склонны скептически оценивать перспективы ТТК[143], воспринимая развитие ТТК через призму безопасности и суверенитета, хотя следует отметить, что сам термин Trans-Arctic transport corridor пока не утвердился в англоязычных публикациях и практически не используется. В то же время страны Азии, такие как Китай, Индия, Южная Корея, Япония рассматривают ТТК как перспективный элемент глобальной логистики, но пока их позиция может быть охарактеризована как осторожная. Определенный потенциал в участии в арктических перевозках можно отметить и у новых членов БРИКС.

Таким образом, перспективы развития СМП в рамках ТТК напрямую зависят от способности России обеспечить институализацию маршрута, привлечь международных партнеров и создать конкурентноспособную инфраструктуру. В условиях трансформации глобальной логистики ТТК имеет потенциал для превращения в один из ключевых элементов евразийской транспортной системы.

142 Журавель В.П., Гриняев С.Н. Трансарктический транспортный коридор: политико-экономический и стратегический потенциал для России // Арктика и Север. 2025. № 60. С. 140.

143 Russia's Arctic route — Much ado about nothing // Ports Europe. September 27, 2025. URL: https://www.portseurope.com/russias-arctic-route-much-ado-about-nothing/; August cargo disaster for Russian Arctic routes and ports // Ports Europe. September 30, 2025. URL: https://www.portseurope.com/august-cargo-disaster-for-russian-arctic-routes-and-ports.

05

Международное научное сотрудничество в новых геополитических условиях



→ 2022–2023 гг. стали для международного научного сотрудничества периодом разрыва и институционального кризиса, беспрецедентного в истории Арктики

С 2023 г. начался новый этап в развитии научного сотрудничества с участием России, состоящий в поиске новых партнеров из числа дружественных стран, что привнесло новые тенденции в развитие научного диалога в Арктике.

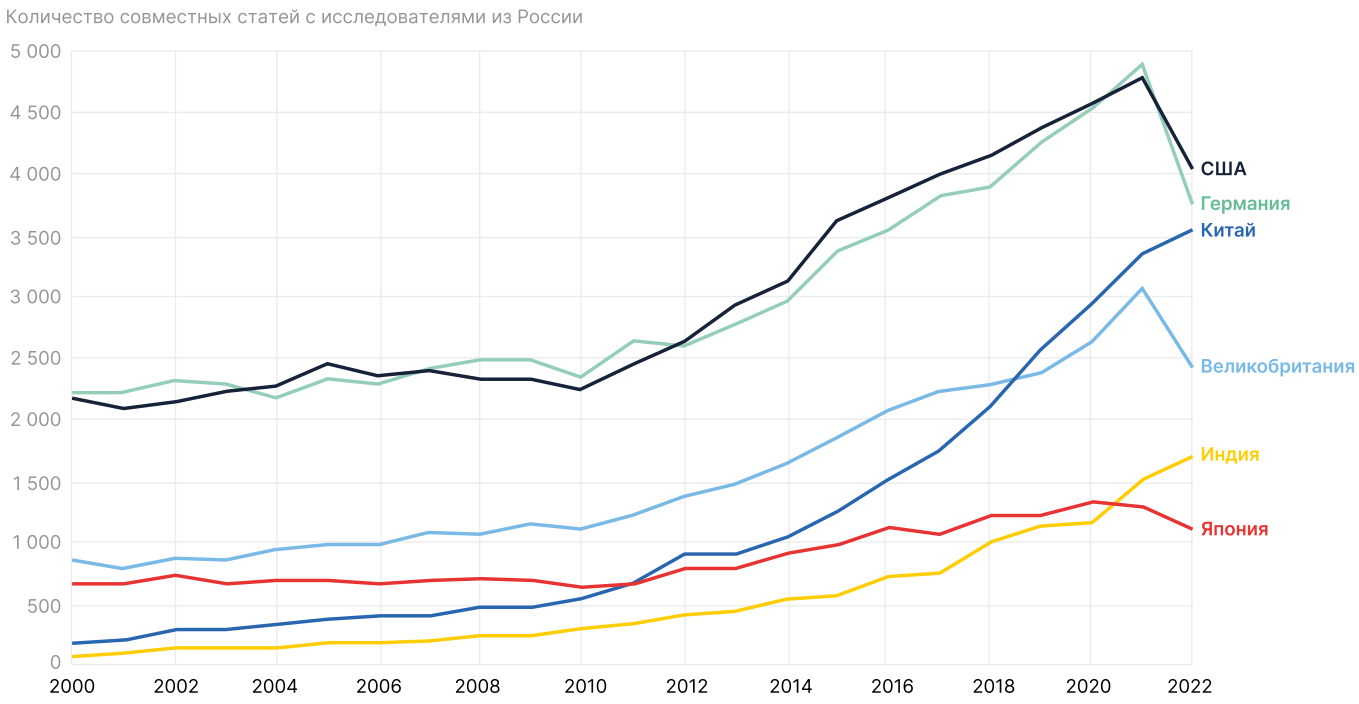
Развитие российской Арктики по-прежнему в значительной степени зависит от международного научно-технического сотрудничества, прежде всего в высокотехнологичных отраслях. Особенно это заметно в сфере производства и транспортировки СПГ, где российские проекты, такие как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2», традиционно опирались на зарубежные технологии и оборудование. В условиях санкционного давления и ухода западных партнеров данная зависимость трансформируется в переориентацию на азиатские, прежде всего китайские, ресурсы и компетенции.

Количественная и качественная динамика научного сотрудничества

Динамика научного сотрудничества в Арктике после 2022 г. характеризуется как количественными изменениями, связанными с сокращением масштабов взаимодействия (сокращение количества совместных с западными партнерами публикаций, научно-исследовательских проектов, экспедиций, научных конференций и др.), так и качественной трансформацией структуры международных научных связей в регионе. Количественные параметры демонстрируют негативную динамику, хотя их точная оценка затруднена. Ограниченный доступ к международным базам данных Scopus и Web of Science усложняет анализ совместной публикационной активности российских и западных ученых по арктической тематике до и после 2022 г. Тем не менее имеющиеся данные свидетельствуют о заметном сокращении общего числа публикаций российских авторов в соавторстве с западными коллегами из США, Германии, Великобритании, Японии (см. график 3). Одновременно фиксируется рост взаимодействия с новыми партнерами, прежде всего Китаем и Индией, что отражает процесс географической диверсификации научного сотрудничества. Важно отметить, что российские ученые продолжают публиковаться в журналах, входящих в базы данных Scopus и Web of Science (это до сих пор одно из требований РНФ и некоторых российских университетов), но наблюдается существенное количественное сокращение публикаций за авторством российских ученых. Кроме того, фиксируется переориентация в сторону большей национализации публикационной деятельности в России (создание системы «Белого списка» научных журналов, ядра РИНЦ).

Произошло также количественное сокращение совместных международных научно-исследовательских проектов, финансируемых как российскими, так и зарубежными фондами. Возможно, правильнее даже говорить не о сокращении, а о полном отсутствии каких-либо форм сотрудничества в данной сфере России и стран Запада в Арктике на данный момент. Так, например, действующие на февраль 2022 г. двусторонние научные коллаборации между Российским научным фондом (РНФ) и западными научными фондами были продолжены российскими исследователями в одностороннем порядке, что подчеркивает разрыв прежней кооперационной модели.

График 3. Динамика совместных публикаций российских и зарубежных авторов



Источник: Matthews D. News in depth: Russian researchers disappear from academic conferences as isolation bites // Science. Business. 14 November, 2023. URL: https://sciencebusiness.net/news/international-news/news-depth-russian-researchers-disappear-academic-conferences-isolation.

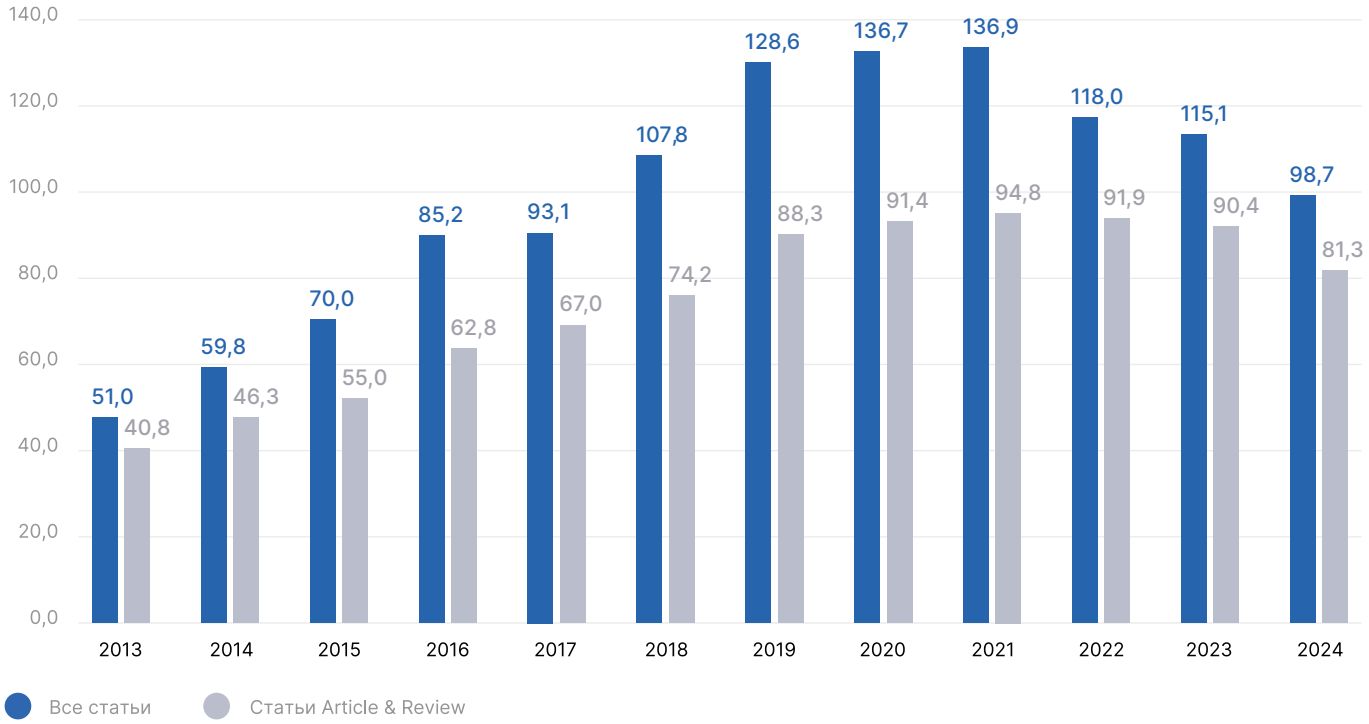
Важные изменения произошли и на уровне международных научных мероприятий. До 2022 г. международные арктические конференции выступали важнейшим инструментом интеграции научных сообществ. Такие площадки, как The Arctic Science Summit Week (ASSW), ассамблея Arctic Circle, Arctic Frontiers, High North Dialogue, Arctic Encounter, Конгресс Университета Арктики, обеспечивали регулярные контакты между исследователями, способствовали формированию совместных проектов и обмену данными. Эти форумы играли роль «точек сборки» международного научного сообщества, где формировались как исследовательская повестка, так и неформальные профессиональные связи.

После 2022 г. произошло количественное сокращение участия российских экспертов в зарубежных конференциях, круглых столах и пр., а в некоторых случаях и полное прекращение. Причинами стали в основном технические ограничения (логистические сложности, невозможность оплаты участия в мероприятии и др.) и политическая конъюнктура, что привело к разрыву привычных каналов коммуникации. В результате российские ученые оказались в значительной степени исключены из ключевых международных дискуссий по арктической проблематике.

Теоретически альтернативой могли бы стать конференции, проводимые в дружественных или нейтральных странах, которые способны выступать мостами между научными сообществами России и стран Запада. Однако, несмотря на наличие отдельных попыток сохранить контакты на таких площадках, полноценного диалога не происходит. Причины такой ситуации носят комплексный характер. Во-первых, сохраняется высокая степень политической чувствительности взаимодействия, что ограничивает участие западных исследователей в мероприятиях с российским участием и наоборот. Во-вторых, снижается мотивация к кооперации в условиях разрыва долгосрочных проектов.

На этом фоне происходит переориентация российских ученых на национальные и альтернативные площадки, такие как конференции «Арктика — территория диалога», «Арктика: настоящее и будущее», а также Северный форум по устойчивому развитию (СФУР), и др. российские форматы. Эти форматы обеспечивают

Диаграмма 5. Количество публикаций в российской научной среде



Источник: Толмачев Д., Игошина Е., Перечнева И. Рейтинг научной продуктивности российских университетов (2025). Как измерять технологический пульс российский науки // Эксперт. Аналитический центр. 13 мая 2025 г. URL: https://acexpert.ru/publications/rating/reiting-nauchnoi-produktivnosti-rossiiskikh-universitetov-2025

возможность обсуждения ключевых вопросов Арктики, а также служат инструментом поддержания научной коммуникации с дружественными странами.

Начиная с 2022 г. российское руководство сразу начало предпринимать определенные шаги по адаптации научного сотрудничества с участием России к новым условиям. Реакция российской стороны на санкции постепенно приобрела комплексный характер, сочетая элементы ограничительной политики, институциональной перестройки и попытки формирования альтернативной модели научного развития. При этом ключевой целью стало снижение зависимости от западной научной инфраструктуры при одновременном сохранении способности к воспроизводству знаний и технологий, необходимых для развития Арктики.

Одним из наиболее показательных шагов стало введение в 2022 г. правительством РФ до 31 декабря 2023 г. (затем он был продлен до конца 2024 г.) моратория на обязательный учет публикаций в научных журналах, индексируемых в Web of Science и Scopus, а также на участие в зарубежных конференциях[144]. Мера была принята для снижения бюрократической нагрузки на ученых в рамках антикризисных решений, при этом ключевые показатели результативности (KPI) были скорректированы, а фокус смещен на российские журналы. На повестку дня встал вопрос о необходимости разработать собственный независимый механизм оценки научной деятельности. В том же 2022 г. началась работа межведомственной рабочей группы при Министерстве образования и науки РФ над «Белым списком», который объединил журналы из всех доступных

144 Мораторий на учет публикаций в международных научных изданиях продлен до конца 2023 года // НИОХ СО РАН. 28 сентября 2022 г. URL: https://web3.nioch.nsc.ru/nioch/index.php/ru/novosti-i-obyavleniya/v-mire-nauki/moratorij-na-uchet-publikatsij-v-mezhdunarodnykh-nauchnykh-izdaniyakh-prodlen-do-kontsa-2023-goda#:~:text=До%20этого%20времени%20не%20потребуется-%20участие%20в,публикации%20в%20научных%20изданиях%2C%20журналах%20и%20другое.

авторитетных баз данных мира, включая формально недоступные Scopus и WoS[145]. Этот шаг отражает стремление снизить институциональную зависимость российской науки от западных наукометрических систем.

Существенное внимание уделяется технологической составляющей научных исследований. Запуск федерального проекта «Развитие отечественного приборостроения гражданского назначения для научных исследований» (2023–2030 гг.)[146], входящий в государственную программу «Научно-технологическое развитие РФ» был направлен на создание независимой базы научного оборудования. Основными целями проекта были определены разработка масс-спектрометров, электронных микроскопов, биоаналитических систем и развитие консорциумов технических вузов для импортозамещения[147].

В сфере международного сотрудничества наблюдается переориентация на ограниченный круг партнеров. Модернизация программы мегагрантов, предполагающая продление сроков проектов до 5 лет и активное вовлечение научной диаспоры из стран, не присоединившихся к санкциям, свидетельствуют о попытке российского руководства сохранить международное измерение научной деятельности в изменившихся условиях.

Важным направлением в России становится усиление прикладной науки, ориентированной на обеспечение технологического суверенитета. В контексте освоения Арктики это означает концентрацию на разработке решений для добычи ресурсов, судоходства, инфраструктуры и экологического мониторинга.

Трансформация институциональной структуры научного сотрудничества

После 2022 г. институциональная структура международного научного сотрудничества в Арктике претерпела существенную трансформацию.

До 2022 г. Россия была глубоко интегрирована в систему арктического научного сотрудничества, наиболее активно сотрудничая с такими странами, как Норвегия, Канада, США и Финляндия, а также с рядом западных неарктических стран, в числе которых можно выделить Германию, Францию и Нидерланды. Важно также упомянуть программы сотрудничества по линии Евросоюза, Северного совета, Совета министров Северных стран. Это сотрудничество носило системный характер и реализовывалось как на двусторонней, так и на многосторонней основе, обеспечивая высокий уровень научной кооперации, совместных исследований и публикационной активности.

После 2022 г. произошел резкий разрыв значительной части этих связей по инициативе Запада. Наиболее серьезно пострадало многостороннее сотрудничество, включая участие России в международных научных проектах и институциональных форматах взаимодействия. Однако сохранились

145 «Белый список» научных журналов — что это, особенности изданий // Интернаука. 4 февраля 2026 г. URL: https://www.internauka.org/blog/belyy-spisok-nauchnyh-zhurnalov#:~:text=Российский%20блок:,дотянула%20до%20международных%20стандартов%20индексации.

146 Справочная информация: «Перечень государственных программ, национальных и федеральных проектов, приоритетных программ и проектов в Российской Федерации» (материал подготовлен специалистами КонсультантПлюс) // КонсультантПлюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_310251/1bb12c337887021babe27d014b9654e82191812e.

147 Ведущие технические вузы объединились для развития научного приборостроения России // Минобрнауки: офиц. сайт. 3 ноября 2022 г. URL: https://m.minobrnauki.gov.ru/press-center/news/novosti-ministerstva/60622/#:~:text=Минобрнауки%20России%20в%20этом%20году%20инициировало%20пилотный,Его%20участники%20подписали%20консорциальное%20соглашение%20«Научное%20приборостроение».

контакты с западными исследователями Арктики по линии некоторых международных неправительственных организаций — МАНК, МААСН, Ассоциации молодых полярных ученых[148]. ООН и ее специализированные учреждения в условиях кризиса сохранили за собой функцию обеспечения обмена научными данными между Россией и западными странами (например, в рамках Всемирной метеорологической организации, которая обладает сетью полярных станций во всех арктических странах). В то же время в минимальном объеме сохранились и некоторые двусторонние договоренности, прежде всего с соседними странами, такими как Финляндия и Норвегия, где сотрудничество обусловлено практической необходимостью — в сфере управления пограничными водами, обмена гидрометеорологической информацией, обеспечения безопасности и экологического мониторинга в приграничных районах[149].

После разрыва институциональных связей с западными странами надежду возлагали на сохранение личных связей между российскими и западными учеными. Однако постепенно и они были свернуты после ряда случаев «наказания» западных коллег за продолжение сотрудничества с Россией[150]. Этот канал взаимодействия также оказался подвержен влиянию кризиса.

В этих условиях в системе арктического научного сотрудничества с участием России наблюдается переход к более гибким и политически адаптивным моделям взаимодействия.

Во-первых, возрастает значение новых и альтернативных международных площадок, используемых Россией для продвижения научной повестки в Арктике. В частности, активизируется участие в рамках БРИКС, где формируется повестка научно-технологического партнерства в полярных областях, включая вопросы изменения климата и устойчивого развития северных территорий.

Именно научное сотрудничество стало основой многостороннего сотрудничества стран БРИКС в области полярных и океанических исследований. В 2018 г. оно было институционально оформлено в рамках созданной Рабочей группы БРИКС по исследованию океана и полярных зон. Миссия Рабочей группы была определена как содействие сотрудничеству между странами — членами БРИКС в области исследований океана и полярных зон посредством совместной деятельности с целью генерирования новых знаний, подготовки человеческого капитала, разработки новых технологий, а также улучшения понимания общественностью важности научных исследований океана и полярных областей[151]. С тех пор страны весьма успешно реализуют проекты в таких областях, как глубоководные исследования, изменчивость и предсказуемость климата, прибрежные процессы и взаимодействие океана и суши, включая морские загрязнители и пластик; оперативная и прикладная океанография; предотвращение морских катастроф и смягчение их последствий, совместные наблюдения и разработка моделей, включая структуру и физические свойства морского льда, и полярные исследования; новейшие технологии наблюдения и прогнозирования океана и климата и др. В качестве примеров многостороннего сотрудничества можно привести:

- BRICS Polar and Ocean Research Network (BRICS-PO) (участники — Россия — Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН, Арктический и антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ), Бразилия — Университет Риу-Гранди, Китай — Университет Сямыня и Китайская полярная администрация (CHINARE), Индия — Национальный центр полярных и океанических исследований (NCPOR), Южная Африка —

148 Сергунин А.А., Вяхирева Н.С. Арктическая научная дипломатия в условиях геополитического кризиса // РСМД. 21 февраля 2024 г. URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/interview/arkticheskaya-nauchnaya-diplomatii-v-usloviyakh-geopoliticheskogo-krizisa.

149 Koivurova T., Shibata A. After Russia's invasion of Ukraine in 2022: Can we still cooperate with Russia in the Arctic? // Polar Record. 2022. Vol. 59. URL: https://www.cambridge.org/core/journals/polar-record/article/after-russias-invasion-of-ukraine-in-2022-can-we-still-cooperate-with-russia-in-the-arctic/6EF7FBCB3C751D88BC569651709BE1F8.

150 Финского профессора уволили за сотрудничество с Россией: «Хотелось бы, чтобы со мной обошлись более вежливо» // ИноСМИ. 14 мая 2024 г. URL: https://inosmi.ru/20240514/finlyandiya-268864403.html.

151 About working group. BRICS Working Group on Ocean and Polar Science and Technology. URL: https://brics.land-ocean.ru.

Южно-Африканская национальная антарктическая программа (SANAP));

- системы прогнозирования и анализа состояния океана в рамках БРИКС (координирует российский Институт океанологии РАН совместно с Национальным институтом океанографии Индии (INCOIS) и Китайским государственным центром морского прогнозирования (NMEFC));
- инициатива БРИКС по обмену полярными и океаническими данными (Россия — Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН и Китай — Университет Сямыня (Xiamen University) при участии Национального центра полярных и океанических исследований Индии (NCPOR), Университета Риу-Гранди (Бразилия) и Южно-Африканской антарктической программы (SANAP)) и др.

Кроме того, страны — члены БРИКС инициируют создание научно-образовательных центров для развития сотрудничества в области полярных исследований, приглашают к сотрудничеству на научных станциях. Так, в 2023 г. Россия выступила с инициативой по созданию совместного научно-образовательного центра БРИКС в поселке Пирамида, на Шпицбергене (Svalbard / Pyramiden / BRICS Science Centre) с целями организации и проведения совместных экспедиций, образовательных и исследовательских программ БРИКС. Ожидается, что центр будет служить платформой для многосторонних арктических исследований БРИКС[152]. Его запуск планируется в октябре 2026 г. Россия приглашает также своих партнеров к сотрудничеству на международной арктической станции «Снежинка»[153], активно привлекает страны БРИКС (Китай, Индию, Иран) к работе на российской дрейфующей станции «Северный полюс-42» (СП-42). В 2025 г. Китай заявил о запуске Международного исследовательского центра глубоководных ресурсов БРИКС (Ханчжоу). Центр нацелен на исследования глубоководных ресурсов, технологические разработки в глубоководной среде[154].

Востребованной в нынешних условиях стала также площадка Северного форума, объединяющего регионы арктических стран и способствующего развитию межрегиональных научных связей. Регионы азиатских стран в разное время были членами Северного форума: Хэйлунцзян (1991–2010), Хоккайдо (1991–2013), Южная Корея (1991–2009), Канвон (с 2007 г. по настоящее время). С 2019 года ежегодно проводится Северный форум по устойчивому развитию (СФУР), где ученые, эксперты, политики и бизнесмены из разных стран обсуждают актуальные вопросы устойчивого развития в Арктике. Северный форум, будучи международной неправительственной организацией северных регионов, в наименьшей степени подвержен политизации среди институтов регионального управления в Арктике, что делает его удобным инструментом для сохранения и наращивания контактов в условиях ограничений на межгосударственном уровне.

Во-вторых, востребованными становятся сетевые форматы сотрудничества, также представляющие собой децентрализованные форматы взаимодействия. Речь, в частности, идет о научно-образовательных консорциумах, которые объединяют университеты, исследовательские центры и экспертные сообщества, формируя горизонтальные связи и усиливая научную кооперацию вне традиционных институциональных рамок.

В последние годы Российская Федерация активно создает научно-образовательные консорциумы с неарктическими странами Азии. В конце 2022 г. в рамках СФУР в Якутске было подписано соглашение о создании Российско-Азиатского консорциума арктических исследований (РАКАИ), в состав которого вошли научно-образовательные, научно-исследовательские, профессионально-образовательные и другие учреждения Российской Федерации и стран Азии[155]. Для российских участников Северного форума создание этого консор-

152 Веселова П. На Шпицбергене планируют создать научный центр стран БРИКС // Мурманский вестник. 13 июня 2024 г. URL: https://www.mvestnik.ru/newslent/na-shpicbergene-planiruyut-sozdat-nauchnyj-centr-stran-briks.

153 Китай и Индия проявляют интерес к станции «Снежинка» на Ямале // Info BRICS. 11 июня 2025 г. URL: https://infobrics.org/ru/post/47984

154 BRICS deep-sea resources research center launched in Hangzhou // Hangzhou China. April 27, 2025. URL: https://www.ehangzhou.gov.cn/2025-04/27/c_293458.htm.

155 На СФУР будет создан российско-азиатский консорциум по арктическим исследованиям // Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). 25 ноября 2022 г. URL: https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3336379.

циума стало продолжением российской политики «поворота на Восток» в Арктике, так как консорциум ориентирован на расширение международных связей России со странами Восточной Азии в новых геополитических условиях. В последние годы Северный форум активно взаимодействует с китайскими и индийскими экспертами по арктическим вопросам и уже состоялось несколько совместных мероприятий. Монголия и Индонезия также проявили интерес к деятельности организации.

Географическая диверсификация научного сотрудничества в Арктике

Основными итогами кризиса 2022 г. стали географическая диверсификация партнерских связей России, установление научного диалога по вопросам Арктики с дружественными странами Азии и Глобального Юга.

Таблица 8. География научного сотрудничества в Арктике, 2020–2025 гг.

Период	Партнеры
→ 2020–2021 гг.	→ США, Канада, страны ЕС (включая неарктические Германию, Францию, Нидерланды и др.), Норвегия, а также Япония, Южная Корея
→ 2022–2023 гг.	→ уход западных стран, разрыв связей на всех уровнях
→ 2023–2025 гг.	→ Китай, Индия, другие страны БРИКС, страны Глобального Юга

Источник: составлено авторами.

На повестку дня в 2022–2023 гг. встал вопрос об установлении новых партнерств из числа дружественных стран, которые не вводили санкции и ограничительные меры в отношении России. В первую очередь речь идет о странах Азии, хотя и в их числе оказались страны, которые поддерживают антироссийскую позицию «коллективного Запада», — Япония, Южная Корея, Сингапур. В центре внимания также оказались страны БРИКС, включая новых членов.

Одним из наиболее активных российских партнеров в Арктике среди неарктических стран Азии является, несомненно, Китай. Сотрудничество с КНР началось еще до кризиса 2022 г. и развивалось поступательно. Одним из первых проектов научного сотрудничества России и Китая в области изучения Арктики стал ежегодный Российско-китайский академический семинар по арктическому сотрудничеству, организуемый с 2012 г. поочередно в России и Китае Океаническим университетом Китая (ОУК) совместно с Санкт-Петербургским государственным университетом (СПбГУ). До сих пор это одна из немногих платформ академического обмена по вопросам Арктики между Россией и Китаем. В список обсуждаемых тем входят наука и образование, медицина, охрана окружающей среды, экономическое развитие и др. Эксперты рассматривают этот

формат как успешный пример народной дипломатии[156].

Россия и Китай учредили совместные научные центры[157], проводят экспедиции[158], приступили к совместной подготовке кадров: китайские университеты активно сотрудничают с российскими вузами (СПбГУ, САФУ, СВФУ и др.), в рамках их сотрудничества разрабатываются образовательные программы в области полярных исследований.

Говорить о том, что после 2022 г. наметились какие-то кардинальные изменения в российско-китайском научном сотрудничестве в Арктике, сложно. Скорее это сотрудничество продолжило свое поступательное развитие, приобретая все более системный характер. Открытие в 2022 г. совместной Российско-китайской лаборатории полярных технологий и оборудования в рамках инициативы «Пояс и путь», созданной Харбинским инженерным университетом (HEU) и Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом (СПбГМТУ), стало логичным продолжением двустороннего научно-технического сотрудничества, отражающего переход от академических исследований к прикладным и инженерным исследованиям. Лаборатория и аналогичные инициативы сформировали основу для технологической кооперации в ключевых сферах — от освоения ледовых акваторий до разработки арктической инфраструктуры и мониторинга природных процессов.

Однако российско-китайская кооперация в Арктике носит противоречивый характер. С одной стороны, ограниченность внутреннего финансирования стимулирует Россию к привлечению китайских инвестиций и технологий, с другой — сохраняются опасения относительно формирования технологической зависимости и утраты стратегических преимуществ, что проявляется в ограничении доступа к ключевым разработкам и выборочном характере сотрудничества. Аналогично и китайская сторона демонстрирует осторожность, опасаясь вторичных санкций, а также учитывая экологические риски, институциональные ограничения и геополитическую нестабильность. В результате российско-китайское взаимодействие в Арктике формируется как прагматичная модель «избирательного партнерства», где углубление сотрудничества в научно-технической сфере сочетается с сохранением конкуренции и взаимных ограничений.

Научные исследования Индии в Арктике в основном обусловлены климатической повесткой и влиянием текущих изменений на деятельность стран с муссонным климатом. После 2022 г. наблюдается интенсификация российского-индийского диалога по арктическим вопросам. В 2024 г. между Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом (ААНИИ) России и Национальным центром полярных и океанских исследований министерства наук о Земле правительства Индии заключен Меморандум о сотрудничестве в области научных исследований и логистики в полярных регионах[159]. Целями сотрудничества станут развитие взаимоотношений крупнейших государственных организаций двух стран в области изучения полярной природной среды и ее изменчивости, а также оказание взаимного содействия в вопросах логистики, что является очень важным в суровых

156 Kirchberger S., Sinjen S., Wörmer N. (eds.) Russia-China Relations. Emerging Alliance or Eternal Rivals? Springer, 2022.

157 Например, в 2016 г. Дальневосточный федеральный университет (ДВФУ) и Харбинский политехнический университет создали совместный Российско-китайский полярный инжиниринговый и научно-исследовательский центр для освоения Арктики; в 2017 г. во Владивостоке на базе Тихоокеанского океанологического института им. В. И. Ильичёва Дальневосточного отделения РАН (ТОИ ДВО РАН) и Первого института океанографии КНР был создан Объединенный российско-китайский научный центр по изучению океана и климата; в 2019 г. Институт океанологии им. П. П. Ширшова РАН и Национальная лаборатория по морской науке и технике г. Циндао подписали соглашение об открытии Российско-китайского арктического научно-исследовательского центра; в 2020 г. на базе зоны свободной торговли провинции Шаньдун и зоны технико-экономического развития в г. Яньтай Харбинский инженерный университет, российский центр «Маринет» и Дальневосточное отделение РАН организовали Российско-китайский инновационный центр развития морской инженерной техники и др.

158 Например, в 2016 г. Тихоокеанский океанологический институт им. В.И. Ильичева ДВО РАН, Первый институт океанографии Министерства природных ресурсов и Государственная океаническая администрация Китая провели арктическую экспедицию в Восточно-Сибирском и Чукотском морях на научно-исследовательском судне «Академик М.А. Лаврентьев», в 2018 и 2020 гг. Китай и Россия провели вторую и третью совместные арктические научные экспедиции.

159 Ученые России и Индии будут сотрудничать в области исследований и логистики в полярных регионах // PortNews. 10 июля 2024 г. URL: https://portnews.ru/news/365233/#:~:text=Арктический%20и%20антарктический%20научно-исследовательский%20институт%20(ААНИИ)%20России%20и%20Национальный%20центр%20полярных%20и%20океанских%20исследований.

полярных условиях. Стороны также намереваются обмениваться научными данными и проводить совместные исследовательские программы. В перспективе — создание международной команды для исследований в Арктике на уникальном российском научном судне — ледостойкой платформе «Северный полюс», позволяющей проводить долгосрочные междисциплинарные научные изыскания на Севере.

В период 2024–2026 гг. прошла серия двусторонних конференций и круглых столов с участием российских аналитических центров (Российский совет по международным делам (РСМД), Фонд общественной дипломатии имени Горчакова и др.) и университетов (Санкт-Петербургский государственный университет, Высшая школа экономики, Петрозаводский государственный университет, Мурманский Арктический университет, Северо-Восточный федеральный университет и др.) и индийских аналитических центров (Фонд Вивекананды) и университетов (Университет Джавахарлала Неру) с целью обсуждения перспектив сотрудничества России и Индии в Арктике:

- на самой главной индийской конференции по вопросам глобальной безопасности Raisina Dialogue регулярно проводится арктическая сессия;
- в марте 2025 г. в г. Дели (Индия) состоялась международная конференция Uniting North and South for Sustainable development in the Arctic, организованная Северным форумом и Международным фондом Вивекананда;
- в сентябре 2025 г. в г. Москве прошел научно-экспертный семинар «Американский фактор в российско-индийских отношениях в Арктике»;
- в конце октября 2025 г. в г. Мумбай (Индия) была организована тематическая секция по вопросам арктического сотрудничества в рамках Международного диалога Великих океанов (Sagarmanthan: The Great Oceans Dialogue), организованного Фондом исследовательских наблюдений (Observer Research Foundation (ORF)) и Министерством портов, судоходства и водных путей Индии;
- в марте 2026 г. в г. Санкт-Петербурге был проведен круглый стол на тему «Индия — Россия: стратегический арктический диалог», организованный генеральным консульством Индии в Санкт-Петербурге совместно с Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом (ААНИИ) и др.

Основное внимание на этих мероприятиях было уделено оценке перспектив развития стратегического партнерства России и Индии в Арктике. По сравнению с Китаем Индия, конечно, пока серьезно уступает по степени своей вовлеченности в арктическое научное сотрудничество с Россией, но очевиден достаточный потенциал для развития такого сотрудничества[160].

Россия последовательно расширяет географию партнерств за счет стран Глобального Юга, включая государства, которые ранее не играли значимой роли в арктических делах. В этом контексте представляет интерес формирование направлений взаимодействия с Бразилией, Ираном и Объединенными Арабскими Эмиратами.

Бразилия, несмотря на отсутствие статуса наблюдателя в АС, демонстрирует растущий интерес к арктическим исследованиям и стремится усилить свое присутствие в Арктике[161]. Это во многом связано с ее амбициями по получению соответствующего статуса и расширению участия в глобальной научной повестке. Ключевую роль в этом направлении может сыграть Бразильская академия наук, обладающая значительным опытом координации полярных исследований в рамках Антарктической программы PROANTAR. Россия в свою очередь рассматривает Бразилию как одного из ведущих партнеров в научно-образовательной сфере в Латинской Америке. Уже сегодня реализуются совместные проекты: ученые России и Бразилии участвуют в проектах по изучению Мирового океана и проведению полярных исследований в Антарктике и даже Арктике.

Так, например, одним из совместных научных проектов России и Бразилии является проект, направленный на изучение разномасштабных

160 Лагутина М.Л. Перспективы научного сотрудничества стран БРИКС в Арктике / Российско-китайское сотрудничество: на пути к глобальному устойчивому развитию: материалы VI международной научно-практической конференции (Новосибирск, 10–11 ноября 2022 г.) / под ред. В.А. Гавриловой, И.Г. Хрипунова. Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2022. С. 60–61.

161 Lagutina M.L., Casella P.B., Giannattasio A.R.C. BRICS in polar regions: Brazil's interests and prospects // Вестник СПбГУ. Международные отношения. 2020. Т. 13. Вып. 3. С. 326–340.

гидрофизических и биогеохимических процессов, происходящих в зоне крупнейшей реки мира Амазонки, и сравнение их с аналогичными процессами в зонах крупных арктических рек (Обь, Енисей, Лена)[162].

Иран также представляет собой перспективного партнера в области арктических исследований благодаря накопленному опыту в области океанографии и морских исследований. Институциональной основой для такого взаимодействия может выступить Иранский национальный институт океанографии и атмосферных наук, созданный в 1992 г. под эгидой Министерства науки, исследований и технологий. Деятельность института включает широкий спектр задач — от фундаментальных исследований до разработки программ рационального использования морских ресурсов. Потенциал данной структуры позволяет рассматривать ее как платформу для реализации двусторонних и многосторонних научных проектов, в том числе в рамках расширенного состава БРИКС, что соответствует курсу России на формирование альтернативных научных кооперации.

Еще одним направлением диверсификации партнерств становится ближневосточное направление. Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) также выражают свою большую заинтересованность в расширении своего присутствия в Арктике и видят перспективы в развитии, в том числе технологического партнерства с Россией, в энергетической и транспортно-логистической сферах. Для России такое партнерство приобретает особую значимость в условиях разрыва связей с рядом западных и отдельных азиатских стран (Япония и Южная Корея), которые в условиях введения международных санкций проявили себя ненадежными партнерами и поставили под угрозу эксплуатацию углеводородных месторождений и развитие СМП[163]. В частности, после ухода западных компаний из проекта «Арктик СПГ 2» «НОВАТЭК» надеется использовать недавно созданную компанию Green Energy Solutions (ОАЭ) для получения важнейших технологий для завершения строительства своего флагманского завода[164]. ОАЭ весьма динамично развивала до войны в Персидском заливе 2026 г. проект «Три полюса холода» (Арктика — Антарктика — Гималаи), который был призван наладить сотрудничество между странами, заинтересованными в этих трех регионах.

Таким образом, ключевыми итогами качественной трансформации всей системы международного научного сотрудничества в Арктике после 2022 г. стали фрагментация единого научного пространства Арктики и формирование параллельных моделей сотрудничества — западной и российско-ориентированной, развивающейся в связке с дружественными странами Азии и Глобального Юга. При этом взаимодействие с западными странами полностью не прекратилось, но сведено к минимальному уровню и сохраняется преимущественно в деполитизированных сферах, таких как климатический мониторинг, а также на глобальных площадках под эгидой международных организаций.

В этих условиях Россия реализует стратегию адаптации, включающую диверсификацию партнерств, институциональную перестройку научной системы и усиление прикладной направленности исследований. Поворот к сотрудничеству с Китаем, Индией, странами БРИКС и другими государствами Глобального Юга формирует новую географию научного взаимодействия, однако данная модель носит во многом прагматичный и избирательный характер.

162 Scientists from Russia and Brazil Work to Improve Ecology in the Amazon and Siberia // BRICS Information Portal. May 17, 2022. URL: http://infobrics.org/post/35719.

163 Произошла заморозка ряда контрактов на поставку судов. Заказы на поставку СПГ также стали негарантированными в результате включения в санкционные списки российских партнеров и заказчиков международных верфей, а также корейских компаний, заявивших о соблюдении международных санкций, тем самым были приостановлены работы по строительству 35 газотранспортных судов, для перевозки СПГ.

164 «НОВАТЭК» планирует получить технологии для проекта «Арктик СПГ 2» от компании из ОАЭ // Новости ПортНьюс. 17 октября 2022 г. URL: https://portnews.ru/news/print/337118.

06

Заключение. Девестернизация и адаптация России к новой геополитической реальности



→ Новые геополитические обстоятельства (конфронтационная политика Запада в отношении России и антироссийские санкции) не изменили, а даже усилили курс российского правительства на комплексное освоение АЗРФ, предопределили неизбежное изменение системы международного сотрудничества в вопросах реализации арктических проектов

Последовавшие после февраля 2022 г. действия западной «арктической семерки» свидетельствовали о переносе ими конфронтации на Арктический регион и их отказе от концепции «арктической исключительности». Традиционная система управления Арктикой, в основе которой лежала идея сотрудничества «арктической восьмерки», а институциональным механизмом взаимодействия служил Арктический совет, перестала работать. Страны «арктической семерки» почти полностью прекратили взаимодействие с Россией по региональной повестке.

Антироссийские санкции существенно затруднили, а нередко и полностью исключили участие зарубежных компаний и инвесторов в российских арктических проектах. В первую очередь это сказалось на компаниях и инвесторах из юрисдикций, вводивших санкции, — ЕС, США, Великобритании, Канады и др. Компании из этих стран, выступавшие крупными подрядчиками, технологическими партнерами, поставщиками оборудования и сервисных услуг, вышли из всех российских арктических проектов, а инвесторы продемонстрировали разнонаправленную динамику. Некоторые инвесторы импульсивно покинули российские проекты, а некоторые сохранили свои инвестиции (зарубежные капиталовложения до сих пор есть в проектах «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ 2»), но в силу определенных санкций не рассматривают возможность новых инвестиций. В российской системе международного сотрудничества по арктическим проектам произошла вынужденная девестернизация.

Введенные после 2022 г. против России санкции и ограничения хотя и не были специально направлены на срыв российских планов по развитию АЗРФ, тем не менее затронули системообразующие направления российского народнохозяйственного комплекса, служащие драйверами освоения АЗРФ. Так, санкции против российского энергетического сектора (закрытие доступа к технологиям добычи и переработки углеводородов, сервисным услугам, финансированию, блокирование «теневого флота» танкеров и пр.) оказали сильнейшее влияние на арктические СПГ-проекты, которые создают мультипликативный эффект развития, способствуя комплексному инфраструктурному строительству в районах Крайнего Севера и во многом формируют грузовую базу Северного морского пути. Существенное давление было оказано на российскую транспортно-логистическую отрасль и планы модернизации транспортной инфраструктуры, что неизбежно сказалось на развитии Северного морского пути и соответствующей инфраструктуры под него. Отдельный блок санкций и ограничений коснулся научного сотрудничества, ограничив участие российских институтов в международных проектах, обмена данными и доступа к исследовательской инфраструктуре.

В этих условиях в России произошел сдвиг в сторону усиления роли государства как ключевого инвестора, участника и координатора российских арктических проектов. Если в досанкционный период значительная часть проектов реализовывалась в логике международного партнерства и привлечения иностранных технологий, то в новых геополитических обстоятельствах на государственном уровне акцент стал делаться на мобилизационных механизмах, импортозамещении, развитии национальных компетенций, стимулировании собственных технологических разработок и решений. Весьма примечательной новацией стало то, что Северный морской путь

стал рассматриваться не только как национальная транспортная артерия или формирующийся международный транспортный морской коридор, способный связать Азию и Европу, но и как элемент более широкой евразийской логистики. Стал развиваться мультимодальный Трансарктический транспортный коридор, объединяющий морской, железнодорожный и речной транспорт вдоль ключевых арктических рек, а также трубопроводную и автомобильную инфраструктуры.

Новые государственные ориентиры тем не менее полностью не исключают привлечения зарубежных партнеров к российским арктическим проектам — напротив, участие дружественных России партнеров всячески приветствуется. Более того, отдельные российские компании — операторы крупных арктических проектов по-прежнему предпочитают опираться на зарубежные технологические инновации, но в современных условиях не на западные, а на альтернативные им, например китайские.

Как продемонстрировал анализ реализации российских арктических проектов в 2022–2025 гг., изменилась география международного сотрудничества. Произошли вынужденная девестернизация и переориентация реального, а не запланированного или анонсированного международного сотрудничества главным образом, но не только на Китай. Вместе с тем важно принимать во внимание то, что на развитие сотрудничества с дружественными по отношению к России партнерами определенные ограничения накладывают экстерриториальные вторичные санкции.

Весьма репрезентативным примером того, как новая геополитическая ситуация оказала влияние на международное сотрудничество России в вопросах развития АЗРФ, является проект «Арктик СПГ 2», испытавший, пожалуй, наибольшее санкционное давление. Введенные против него санкции сначала были нацелены на ограничение доступа к западному специализированному оборудованию и технологиям, затем на подрыв логистики с целью снижения загрузки завода и увеличения его транзакционных издержек. Были введены санкции против зарубежных технологических партнеров и поставщиков оборудования для реализации этого проекта, против газовозов, предназначенных для этого проекта, против судоверфей и операторов, строящих и эксплуатирующих эти газовозы. Санкции США, опасные своим экстерриториальным характером, были введены против самой компании — оператора проекта «Арктик СПГ 2», плавучих хранилищ газа «Коряк» и «Саам», строящихся на верфи «Звезда» газовозов ледового класса Arc7, конвенциональных газовозов, подозреваемых в вывозе СПГ с «Арктик СПГ 2» и пр. Агрессивная санкционная политика была направлена на срыв реализации проекта и полноценной работы завода после ввода его в эксплуатацию и, соответственно, планов правительства РФ по закреплению в мировой четверке лидеров по экспорту СПГ и планов развития АЗРФ.

В результате с «Арктик СПГ 2» и связанных с ним смежных проектов (например, проектов строительства газовозов Arc7) ушли все западные, южнокорейские и японские технологические партнеры. Оставленные ими ниши были заняты российскими и китайскими инженерными и сервисными подрядчиками.

Китай сохранил, а в отдельных проявлениях даже расширил участие в проекте «Арктик СПГ 2» при одновременном хеджировании рисков. Прочный российско-китайский тандем, с китайской стороны обусловленный рациональными и прагматичными интересами, в том числе возможностью покупки дисконтированного СПГ и получения коммерческой выгоды от участия в проекте в качестве поставщика оборудования и услуг, возможностью развивать национальные «полярные» компетенции, возможностью участвовать в освоении АЗРФ и в арктических делах в целом, существенно ограничил эффективность западных санкций против «Арктик СПГ 2». Две технологические линии завода построены и работают, флот газовозов Arc7 пусть медленно, но постепенно увеличивается, отгрузки СПГ с завода идут. Начало регулярных поставок СПГ с этого завода в Китай летом 2025 г. свидетельствует о намерении Пекина закупать грузы с проекта вопреки американским угрозам введения вторичных санкций и повышения пошлин на китайские товары.

В целом, оценивая перспективы повышения роли Китая в российских арктических проектах, следует отметить, что в отношении участия в российских проектах развития АЗРФ Пекин реализует стратегию хеджирования рисков при

принципиальной нацеленности на продолжение сотрудничества. Пекин тщательно взвешивает риски попадания под американские вторичные санкции, которые способны ограничить доступ Китая к мировым финансовым рынкам и цепочкам поставок технологий. Хеджирование рисков проявляется в избегании публичности, многие аспекты сотрудничества умышленно ретушируются. Крупные китайские финансовые институты, такие как Банк развития Китая, стали крайне осторожны в финансировании проектов. Информация о новых китайских инвестициях в российские арктические проекты после 2022 г. отсутствует.

Помимо Китая большое значение в развитии сотрудничества в освоении АЗРФ Россией придается Индии как дружественной России стране, государству-наблюдателю в Арктическом совете, имеющему опыт арктических исследований, крупному импортеру углеводородов и пр. Возможным партнером может быть Бразилия, проявляющая свою возрастающую активность в Арктике, известная своими технологиями добычи полезных ископаемых на шельфе и экологически чистыми технологиями, опытом в области океанической науки и технологий. Привлекательными партнерами как рынки сбыта арктических углеводородов могут стать страны Юго-Восточной Азии (Вьетнам, Малайзия, Индонезия и др.) и страны Ближнего Востока (особенно ОАЭ).

Если раньше Россия с осторожностью относилась к подключению неарктических стран к арктической повестке и развитию сотрудничества в вопросах освоения АЗРФ, в текущем геополитическом контексте сотрудничество с неарктическими странами стало востребованным.

→ В новых геополитических условиях Россия придает еще большее значение развитию АЗРФ в контексте обеспечения социально-экономического развития и национальной безопасности, меняет традиционных партнеров в освоении АЗРФ, совершенствует инфраструктурное строительство и активизирует усилия по развитию Северного морского пути, прорабатывает сценарии развития новых многосторонних механизмов сотрудничества в Арктике

Другие продукты ПОРА

Стратегии развития АЗРФ

clck.ru/3NBc4Q

Полярный индекс: регионы и компании

clck.ru/3NBc3S

Этнологическая экспертиза

clck.ru/3NBbzL

Социологический опрос по качеству жизни

clck.ru/3NBbxp

Научный журнал

arctic2035.ru

ИССЛЕДОВАНИЕ

Международные стратегии развития Арктики

clck.ru/3NBciW

ИССЛЕДОВАНИЕ

Неравенство арктических регионов

clck.ru/3NBcKz

ИССЛЕДОВАНИЕ

Индекс населенных пунктов АЗРФ

clck.ru/3Nwnue

Контакты
Центральный офис ПОРА
119049, Москва, улица Коровий Вал, 7с1
+7 (925) 050 3377
contact@porarctic.ru

Телеграм
@porarctic | @poradata

Мы открыты к обсуждению идей
и актуальных тем, связанных
с устойчивым развитием Арктики, а также
к предложениям о сотрудничестве

ПРОЕКТНЫЙ
ОФИС
РАЗВИТИЯ
АРКТИКИ

ISBN 978-5-6030049-0-7