

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 332.021:356/359

Холиков Иван Владимирович,

главный научный сотрудник, профессор,
Институт законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации
iv_kholik@mail.ru

Куприянович Мария Сергеевна,

Институт законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации
fran-masha@yandex.ru

Национальные интересы Российской Федерации по поддержанию безопасности в Арктическом регионе

Аннотация. Статья посвящена проблемным вопросам, связанным с углублением противоречий между членами мирового сообщества в Арктическом регионе, обусловленных обострением международной обстановки в результате происходящих мировых процессов. Формирующиеся в Арктике угрозы национальной безопасности Российской Федерации обуславливают необходимость поддержания оборонного потенциала и стратегической стабильности Российской Федерации в Арктике, а также важность обеспечения благоприятных условий для справедливого разграничения морских пространств в интересах социально-экономического развития страны. На этом фоне актуализируется значимость Северного морского пути как одного из наиболее эффективных инструментов обеспечения интересов России в Арктике, использование которого сопряжено с целым рядом факторов, неизменно содержащих международно-политическую составляющую. Авторы подробно рассматривают вопросы становления, развития и функционирования Северного морского пути и обосновывают выводы о его стратегической значимости в обеспечении государственных интересов России в Арктике, которые сфокусированы на экономическом и социальном развитии Арктической зоны Российской Федерации.

Ключевые слова: Арктика; Арктический совет; Северный морской путь; национальная безопасность.

Ivan V. Kholikov,

main researcher, professor,

Institute of Legislation and Comparative Law

under the Government of the Russian Federation

Mariya S. Kupriyanovich,

Institute of Legislation and Comparative Law

under the Government of the Russian Federation

National interests of the Russian Federation in enforcing security in the Arctic region

Abstract. The current paper is devoted to problematic issues related to the deepening of contradictions between members of the world community in the Arctic region, due to the aggravation of the international situation because of ongoing global processes. The emerging threats to the national security of the Russian Federation in the Arctic gives rise to the necessity to maintain defense potential and strategic stability of the Russian Federation in the Arctic, as well as to provide favorable conditions for a fair delimitation of maritime spaces in the interests of the country's socio-economic development. Due to it, the importance of the Northern Sea Route as one of the most effective tools for ensuring the interests of Russia in the Arctic is of great urgency, the use of which relates to several factors that invariably contain an international political component. There have been considered in detail the issues of the formation, development and functioning of the Northern Sea Route. There have been substantiated the conclusions about its strategic importance in ensuring Russia's interests in the Arctic, which are focused on the economic and social development of the Arctic zone of the Russian Federation.

Keywords: Arctic; Arctic Council; Northern Sea Route; National security.

Глобальные противоречия в Арктическом регионе особенно обострились в последние годы. Сегодня Русская Арктика, или на юридическом языке — Арктическая зона Российской Федерации, ее развитие и освоение — национальный приоритет нашей страны.

Повышение интереса России к Арктике обусловлено, прежде всего, с одной стороны, коммерческими интересами, а с другой — интересами безопасности. У России самая длинная береговая линия в арктическом регионе, которая в ближайшие годы, как ожидается, будет становиться все более доступной в течение все большей части года для движения судов, а также для исследования и добычи ранее недоступных ресурсов в недрах Северного Ледовитого океана.

По данным Геологической службы США, 60% неразведанной нефти в Арктике находится на территории, находящейся под юрисдикцией России, что соответствует 412 млрд баррелей нефти. Согласно российским источникам до 90% запасов углеводородов находятся на континентальном шельфе Сибири в арктической зоне, а 67% — в западной части Арктики, в Баренцевом и Карском морях.

Учитывая вышеперечисленные факторы и современную обстановку в мире, обеспечение военной безопасности России в Арктике приобретает все большее значение. В настоящее время рост угроз военной безопасности в Российской Арктике обуславливается:

- расширением и укреплением военной инфраструктуры арктических стран — членов НАТО (Канады, Норвегии, Дании и, особенно, США) в целях доминирования в Северной Атлантике и Арктике и достижения подавляющего превосходства над Российской Федерацией;
- стремлением стран — членов Арктического совета (Швеции, Финляндии) войти в НАТО;
- конкуренцией в притязаниях на ресурсы арктического шельфа в условиях усиливающейся конфронтации с арктическими странами — членами НАТО и Европейского Союза;
- стремлением государств — членов НАТО и Европейского Союза ограничить возможности Российской Федерации использовать ресурсы и транспортный потенциал Арктики, а также проводить научные исследования, снизить эффективность ее экономической деятельности в регионе;
- усиливающимся стремлением ряда нерегиональных государств к пересмотру международно-правового режима Арктики в целях установления контроля над источниками углеводородных ресурсов и транспортными коммуникациями в Арктике;
- отсутствием в Арктике регионального международно-правового механизма обеспечения военной безопасности;
- изоляцией России в Арктическом совете.

Ситуация на Украине повлияла на деятельность Арктического совета, в котором в настоящее время председательствует Российская Федерация. Семь стран — участниц Арктического совета (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия, Швеция) 3 марта объявили о приостановлении участия своих представителей во всех официальных мероприятиях Совета и его вспомогательных органов. Спустя три месяца 8 июня данные государства приняли решение возобновить работу Совета, но по тем направлениям, которые не предусматривают участия России. Российская сторона уведомила западных коллег о том, что решения Совета, принятые в данном формате, будут лишены легитимности, так как нарушают принцип консенсуса, предусмотренный руководящими документами Совета, а также выразила готовность к возобновлению

арктического диалога. Будет справедливо отметить, что участие России в международном сотрудничестве в Арктике является критически важным (Россия занимает порядка 60% всей территории региона, на которой проживает более половины коренного населения Арктики, а также осуществляется более 70% всей экономической активности высоких широт), и в случае если деятельность Совета будет протекать без участия России, то он по сути будет считаться другой отдельной региональной организацией.

Арктика — обширный северный регион, который является сферой интересов не только восьми арктических государств, но и целого ряда бурно развивающихся и политически амбициозных стран, в том числе Китая, Японии, Южной Кореи и Сингапура. Перечень интересов этих стран в регионе весьма обширен и разнообразен — от увеличения политического влияния на международной арене до получения доступа к предпологаемо значительным запасам полезных ископаемых.

Пересекающиеся интересы большого числа участников актуальны и для российской части Арктики, «хребтом» которой является Северный морской путь (далее — СМП) — главная судоходная магистраль Российской Федерации в Северном Ледовитом океане протяженностью около 5600 км. «Главная морская артерия», — так назвал Северный морской путь Президент РФ В. В. Путин в своем Послании Федеральному Собранию 1 марта 2018 г. Одна из стратегических задач освоения Арктической зоны РФ — развитие СМП в качестве национальной транспортной судоходной артерии.

Северный морской путь — один из наиболее эффективных инструментов обеспечения интересов России в Арктике, использование которого сопряжено с целым рядом факторов, неизменно содержащих международно-политическую составляющую. Рассмотрение ключевых проблем освоения и использования СМП через призму международно-политических отношений поможет ответить на вопрос о роли СМП в освоении и развитии Арктики, а также о потенциале этой ключевой национальной артерии с учетом ее международной значимости [1, стр. 86].

Открытие и освоение всех участков СМП имеет историческую значимость для нашей страны. Активная фаза исследования была связана прежде всего с освоением Сибири и пришлась на XV—XVII в., совпав с началом первой волны европейской колонизации Севера — экспансией Норвегии, Финляндии, Швеции и Дании на север. Освоение шло отдельными участками. В XVI—XVII вв. предпринимались попытки, в том числе иностранными мореплавателями, прохода через весь СМП. Цели были преимущественно экономического характера — поиск новых торговых путей в Азию. В разных случаях участникам этих экспедиций удавалось достичь лишь устья Северной Двины, Мурманского побережья и Новой Земли. Наиболее известны экспедиции В. Баренца, Р. Ченслера и Х. Уиллоби, А. Пета и Ч. Джекмена. К началу XVII в. был освоен участок до

устья р. Енисей и до р. Пясины, затем до р. Лена и р. Яна. Открытие восточного участка СМП связано с именами Семена Дежнева и Федота Попова, которые в середине XVII в. завершили обследование всего северного побережья Евразии и омывающих его морей, впервые в истории пройдя проливом из Северного Ледовитого в Тихий океан.

В XVIII—XX вв. происходит более детальное обследование Северо-Восточного прохода (альтернативное название СМП) и прилегающих территорий: экспедиции В. Беринга, Х. Лаптева, Ф. Врангеля и Ф. Матюшкина внесли значимый вклад в изучение различных участков региона. В тот же период М. В. Ломоносов выступил с обоснованием необходимости комплексного изучения северных морей и территорий для обеспечения торгового мореплавания и безопасности российских земель. По его мнению, освоение СМП должно было усилить не только военную, но и экономическую мощь России в Тихом океане. Новым прорывом в освоении СМП стало использование паровых судов, благодаря чему шведский полярный исследователь Н. Норденшельд в 1878—1879 гг. совершил первый сквозной проход через СМП, пройдя от шведского Гетеборга до мыса Дежнева. Возможность осуществления сквозного плавания через СМП — основной итог досоветского освоения маршрута. Отсутствие должного навигационного оборудования, инфраструктуры и ледоколов стало главным препятствием для полноценного его освоения. Предпринимались попытки хозяйственно-экономического (освоение и развитие Сибири), а также военно-стратегического (участие Российской империи в Первой мировой войне) использования СМП, однако не было системного подхода и успешными оказались лишь единичные случаи.

СССР превратил СМП в главную национальную арктическую морскую коммуникацию, которая являлась важнейшей частью оборонного и экономического комплекса советского Крайнего Севера и связующим звеном между Дальним Востоком и западными районами страны [2, стр. 8—12]. Ставшие систематическими в советский период «Карские» и «Колымские» экспедиции положили начало процессу создания полярных станций и обсерваторий, которым были охвачены все арктические моря. В советский период была проведена кропотливая работа по совершенствованию инфраструктуры СМП, а именно были построены арктические порты Игарка, Диксон, Певек, Провидения и др.

СМП стал рассматриваться как исторический национальный внутренний морской путь и объект национально-правового регулирования, что не противоречило региональному международно-правовому режиму Арктики. Действительно, в советский период плавание иностранных судов по СМП практически не осуществлялось, и он служил почти исключительно для целей снабжения населения в районах Крайнего Севера всем необходимым. В 1957 г. Советское правительство поставило задачу превратить СМП в магистраль массовой перевозки грузов для

народнохозяйственных нужд, что подтверждает приоритетность экономико-хозяйственной составляющей в указанный период.

Естественной была особая заинтересованность Советского государства в обеспечении безопасности своих границ именно с этой стороны, тем более что Арктика примыкает к обширным высокоразвитым в промышленном отношении районам Советского государства (Урал, Восточная Сибирь и т.д.). Официальные советские государственные издания, подчеркивая принципиальные отличия СМП (как важнейшей магистрали, созданной усилиями СССР и находящейся под его полным суверенитетом) от остальных путей открытого моря, относили моря, через которые проходили его трассы — Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское (в границах СССР), к внутренним водам СССР (как больших заливов со специфическими ледовыми условиями). Большинство трасс СМП проходило через территориальные воды СССР, в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова, с августа 1965 г. была установлена обязательная ледокольно-лоцманская проводка всех судов, порядок и условия которой введены специальными правилами.

С 1971 г. организационное и административное обеспечение безопасности и бесперебойности функционирования СМП осуществлялось администрацией СМП при Министерстве морского флота СССР.

В итоге благодаря мерам по обеспечению регулярного сообщения вдоль СМП была заложена база для хозяйственного освоения обширного и богатого природными ресурсами региона.

Кроме того, важно отметить, что в советский период СМП стал важным маршрутом с военно-стратегической точки зрения, а также своеобразной ареной для демонстрации силы и «величия» коммунистической власти. К началу Великой Отечественной войны СМП уже был подготовлен к регулярным морским транспортным перевозкам и проходу по нему боевых кораблей. Через порты СМП военная промышленность обеспечивалась лесом, никелем и медью, вдоль СМП был построен целый ряд баз и аэродромов. Основой военного освоения советского Севера стал, естественно, созданный морской флот крупных судов, приспособленных для плавания в северных водах, — от линейных ледоколов типа «И. Сталин» до атомных ледоколов класса «Арктика», используемых до сих пор.

Таким образом, историю освоения СМП можно условно разделить на два неравных по длительности и значимости периода: досоветский период, характеризующийся многочисленными попытками пройти весь маршрут СМП, изучением отдельных участков СМП и прибрежных территорий, рядом экспедиций иностранных мореплавателей и исследователей; и советский период, характеризующийся многочисленными мерами по улучшению качества навигации по СМП.

Данные особенности предопределяют развитие СМП на современном этапе, во многом объясняя существующие трудности в его освоении и

стратегическую важность данного транспортного коридора для Российской Федерации.

С 1991 г. СМП стал открытым для международного судоходства, объем которого в последнее десятилетие начал заметно возрастать: в 2009 г. — два иностранных коммерческих судна, в 2011 г. — 34 судна с 820 тыс. т груза, в 2012 г. — 46 судов с 1,26 млн т груза, в 2013 г. — 71 судно с 1,3 млн т груза. Однако с 2014 г. транзитный грузопоток между Европой и Азией резко сократился на 77%: в 2014 г. — 23 судна с 274,3 тыс. т. В 2015 г. было перевезено еще меньшее количество транзитных грузов — менее 100 тыс. т. К 2019 г. ситуация немного улучшилась — транзитный поток составил 697 тыс. т и к 2022 г. увеличился больше, чем в два раза, составив 1,28 млн т в 2020 г. и 2,04 млн т в 2021 г.

Такая ситуация объясняется, очевидно, тем, что метод проводки судов конвоями на СМП стал неудобен для иностранных судовладельцев из-за отсутствия поисково-спасательных и медицинских служб на больших отрезках маршрута, что влечет рост стоимости страхования. Навигационно-гидрографическое оборудование в восточном секторе СМП не отвечает современным требованиям. Между тем развитие СМП диктуется экономическими и оборонными интересами России: объем внутренних грузоперевозок по его трассам начал расти: 2,8 млн т — в 2013 г., 3,7 млн т — в 2014 г., 4,5 млн т — в 2015 г., свыше 7 млн т — в 2016 г. и 10 млн т — в 2017 г., что в значительной степени связано с реализацией нефтегазовых проектов в Печорском море и на полуострове Ямал.

В 2021 г. грузопоток достиг 35 млн т [URL: <https://www.rosatom.ru/journalist/news/-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-v-2021-godu-sostavil-okolo-35-mln-tonn/> (дата обращения: 22 июня 2022 г.)]. Режим мореплавания по СМП урегулирован национальным актом — Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, управление осуществляется учрежденной Правительством РФ Администрацией Северного морского пути.

В 2018 г. Госкорпорация «Росатом» была наделена полномочиями инфраструктурного оператора СМП, обязуясь действовать совместно с Минтрансом России.

Российская Федерация, осознавая важность своих национальных интересов в использовании СМП, вносит огромный вклад в совершенствование инфраструктуры, в том числе строит и оборудует новые порты, например, Сабетта, обновляет ледокольный флот, улучшает навигационное сопровождение по всему маршруту.

Отдельное внимание государство уделяет вопросу модернизации и возведению современных опорных пунктов вдоль маршрута СМП в Северном Ледовитом океане. Катастрофической является ситуация с функционированием действующих портов, так как из 15 портов, построенных и работавших в советское время, в настоящее время эксплуатируются лишь три: на западе — Мурманск, на востоке —

Петропавловск-Камчатский — и Дудинка — на правом берегу Енисея. Таким образом, на данный момент создается обновленная портовая инфраструктура на всем протяжении СМП. Неизменны остаются крайние портовые точки. На восьмилетнюю перспективу основной задачей является развитие транспортных узлов Мурманска и Петропавловска-Камчатского. Важно отметить, что порт Дудинка стал в 2012 г. международным портом, в улучшение инфраструктуры которого компания «Норникель» вложила около 5 млрд руб. К северу от Дудинки «ВостокУголь» приступил к строительству порта Чайка. Предполагается, что его пропускная способность будет составлять 15 млн т в год. Особое значение имеет современный порт Сабетта, расположенный на северо-восточной оконечности полуострова Ямал и функционирующий уже на протяжении трех лет, который в настоящий момент наполовину обеспечивает работу СМП. Планируется соединить порт Сабетта с единой железнодорожной сетью страны через магистрали «Бованенково Сабетта» и «Северный широтный ход». Таким образом Минтранс России рассчитывает перевозить до 70 млн т грузов ежегодно. Также следует отметить, что большим экономическим потенциалом обладают порты Архангельск, Тикси и Анадырь.

Стремления России к национализации структур, обеспечивающих деятельность СМП, проглядывается на законодательном уровне, например, в 2017 г. в Кодекс торгового мореплавания РФ были внесены поправки, согласно которым перевозка полезных ископаемых в акватории СМП будет осуществляться судами только под российским флагом (Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 460-ФЗ). Согласно позиции государства данная мера способствует наращиванию навигации по СМП, укреплению положения российских судоходных компаний и обновлению отечественного флота.

С точки зрения экономической значимости СМП для России и ресурсной базы Российской Арктики, принятые меры понятны и абсолютно оправданны. Для Российской Федерации СМП является прежде всего перспективной национальной трассой, обеспечивающей оперативный российский экспорт в Европу и Азию, а также способствующий комплексному развитию Российской Арктики, но не потенциальным международным транспортным коридором. Это обусловлено тем, что Российская Федерация не имеет практически никакой прибыли с прохода судов по СМП без остановки и разгрузки в портах за исключением платы за ледокольную проводку и лоцманского сбора.

Стремительно возросший интерес к региону, и в первую очередь к его ресурсному и транспортному потенциалу, активизировал дискуссии в отношении различных аспектов освоения и использования СМП, а также поставил этот вопрос высоко в повестке дня арктического сотрудничества.

Проблемы сложных климатических и природных условий также неразрывно связаны с созданием соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей не только безопасность, но и комфортность и привлекательность использования СМП. Основой этой инфраструктуры должны стать современные морские порты, обеспечивающие весь комплекс обслуживания вдоль маршрута: начиная с пополнения запасов пресной воды заканчивая выполнением ремонтных работ.

Все вышеперечисленные факторы обуславливают текущую дороговизну непосредственного использования СМП — тариф на перевозку груза по маршруту, предопределяющий перспективы его развития. Несмотря на возможность сократить расстояние (см. табл.) и, соответственно, сроки поставок, иностранные заказчики маловероятно отдадут предпочтение СМП, учитывая высокие цены на транспортировку по сравнению с аналогичными маршрутами. Однако даже частичное преодоление существующих трудностей будет способствовать его снижению, поскольку будут минимизированы риски и, соответственно, страховая составляющая, навигация по маршруту станет более интенсивной, поэтому следует ожидать постепенное снижение тарифов прохода по СМП.

Таблица

Сравнение протяженности популярных международных маршрутов

Маршрут	Расстояние между гаванями при использовании различных маршрутов (км)			
	Панамский канал	Северо-западный проход	Северный морской путь	Суэцкий канал
Лондон — Иокогама	23 300	15 930	13 841	21 200
Роттердам — Шанхай	25 588	17 570	15 793	19 550
Гамбург — Сиэтл	17 110	15 270	13 459	29 780
Роттердам — Ванкувер	16 350	14 330	13 445	28 400

Таким образом, в связи с освоением и использованием СМП, в том числе международным, возникает целый ряд вопросов, требующих системного и комплексного решения.

Все вышесказанное указывает на необходимость и важность осуществления диалога между всеми арктическими государствами, что влияет на развитие СМП. При этом важно отметить, что международное сотрудничество в этой сфере возможно только в случае принятия целого ряда мер и обеспечения базовых условий для использования СМП самой Россией. Таковыми в первую очередь являются выделение государственного финансирования и реальное использование механизма государственно-частного партнерства, общее улучшение инвестиционного климата и торгово-экономической привлекательности страны. Формирование данной базы значительно упростит процесс

дальнейшего взаимодействия с зарубежными партнерами в регионе и позволит достигнуть эффективного присоединения СМП к международным транспортным маршрутам при сохранении за этой магистралью юрисдикции Российской Федерации.

Учитывая роль СМП как стратегической национальной транспортной артерии и своеобразного «хребта» Арктической зоны Российской Федерации, важно отметить ту степень внимания, которое уделяется правительством страны международному сотрудничеству в регионе, в том числе в части транспортно-инфраструктурной системы Российской Арктики.

Предполагается, что толчком в развитии СМП и Российской Арктики в целом станет осуществление инфраструктурных проектов и индустриализация Российской Арктики, а также поддержка инвестиций в регионе. По прогнозам экспертов, совершенствование навигационной системы СМП значительно увеличит грузопоток и спрос не только российских, но и зарубежных перевозчиков на данный маршрут.

Широкое использование всего арсенала правовых средств является необходимым условием развития СМП как крупнейшей транспортной магистрали, способной в перспективе стать альтернативой традиционным международным маршрутам. В связи с их особой значимостью общественные отношения, возникающие в сфере транспорта, подлежат правовому регулированию с использованием средств как публично-правового, так и частноправового регулирования.

За последние годы Минобороны России приняло беспрецедентные меры по защите национальных интересов России в Арктике. Российское военное присутствие в регионе значительно возросло в сфере военно-морской и военно-воздушной деятельности, иных сфер, входящих в предмет военного права.

В 2014 г. Арктическая зона, включая большую часть Северного Ледовитого океана с островами и часть акватории Атлантического океана, вошла в сектор ответственности Объединенного стратегического командования Вооруженных Сил РФ, основу которого составляет Северный флот. В зону ответственности указанного объединения входят не только прибрежный шельф Российской Арктики и Северный морской путь, но и вся территория вплоть до Северного полюса [URL: <https://tass.ru/spb-news/974313> (дата обращения: 22 июня 2022 г.)].

Необходимо отметить, что одной из главных мер, определенных в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645), является обеспечение военной безопасности, защита и охрана государственной границы.

Следует также отметить важность обеспечения пограничной безопасности Российской Федерации на арктическом побережье, так как с учетом реального положения дел в Арктике с каждым годом на

государственном уровне все более пристальное внимание уделяется вопросам береговой охраны, повышению ее эффективности в Арктической зоне.

Во многом это детерминировано высокой степенью уязвимости объектов транспортной инфраструктуры.

К задачам береговой охраны в Арктике отнесено:

- обеспечение соблюдения российскими и иностранными пользователями природных ресурсов порядка и правил ведения морских ресурсных исследований, пресечение незаконной научно-исследовательской и изыскательской деятельности;
- поддержание правового режима плавания и пребывания судов во внутренних морских водах и в территориальном море России;
- участие корабельного состава в районах несения службы в проведении поисково-спасательных операций, ликвидации последствий аварий и катастроф;
- проведение профилактических мероприятий, направленных на предупреждение и пресечение террористических актов на объектах морской экономической деятельности;
- охрана морской окружающей среды.

Усиление военного присутствия России в Арктике является ответом на проблемы, связанные с изменением климата, национальными экономическими интересами и расширением коммерческого использования Арктического региона, а также следствием существующих пробелов в системе береговой охраны, призванной обеспечивать пограничную безопасность на побережье России в Северном Ледовитом океане [3]. Россия не видит в Арктике противоречий или вызовов, требующих военного решения, придерживаясь позиции поддержания мира и сотрудничества в регионе. В то же время Вооруженные Силы РФ гарантированно обеспечивают военную безопасность страны.

Таким образом, в настоящее время многие страны мира проявляют значительный интерес к Арктике, основная причина которого заключается в готовности инвестировать значительные средства в освоение богатых природных ресурсов этого макрорегиона. На арктические зоны претендуют как минимум пять государств: Россия, Норвегия, Дания, Канада и Соединенные Штаты. Все эти страны имеют выход к побережью Северного Ледовитого океана. Национальные претензии могут в будущем подкрепляться разными аргументами, главный из которых заключается в реальной готовности страны активно осваивать богатства Севера.

Арктика стала регионом, откуда в перспективе могут быть материализованы военные угрозы, которые создаются странами НАТО и в перспективе другими государствами мира, при этом экономические интересы России в Арктике, а именно идея использовать ее в качестве

«стратегической ресурсной базы» для государственных целей России, ключевым звеном которой является Северный морской путь, явно имеют более высокий приоритет, чем военные интересы, исходя из положений основных государственных документов по Арктике. Следует отметить, что основная часть заявленных интересов, проектов и инициатив четко сфокусирована на экономическом и социальном развитии Российской Арктики, а интересы безопасности, а также предполагаемые военные риски и угрозы в Арктике широко не освещены.

Основываясь на сформировавшихся принципах освоения и функционирования Арктического региона, представляется возможным констатировать, что в дальнейшем он будет также устойчиво и эффективно развиваться при условии поддержания многоуровневого сотрудничества арктических государств и сокращения наращивания военного присутствия в регионе.

Литература

1. Международное сотрудничество в Арктике: проблемы безопасности и развития / под редакцией А. В. Загорского, А. И. Никитина. — Москва : Российская ассоциация политической науки (РАПН); Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2013.
2. Белый, О. В. Северный морской путь: проблемы и перспективы / О. В. Белый, Д. А. Скороходов, А. Л. Стариченков // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2011. — № 1 (32). — С. 8—12.
3. Холиков, И. В. Современные угрозы и вызовы международной морской безопасности / И. В. Холиков, М. С. Францкевич // Право в Вооруженных Силах — Военно-правовое обозрение. — 2021. — № 6(287). — С. 66—76.

References

1. Mezhdunarodnoye sotrudnichestvo v Arktike: problemy bezopasnosti i razvitiya [International cooperation in the Arctic: problems of security and development]/ pod redaktsiyey A. V. Zagorskogo, A. I. Nikitina. — Moskva : Rossiyskaya assotsiatsiya politicheskoy nauki (RAPN); Rossiyskaya politicheskaya entsiklopediya (ROSSPEN), 2013.
2. Belyy, O. V. Severnyy morskoy put': problemy i perspektivy [Northern Sea Route: problems and prospects]/ O. V. Belyy, D. A. Skorokhodov, A. L. Starichenkov // Transport Rossiyskoy Federatsii. Zhurnal o nauke, praktike, ekonomike. — 2011. — № 1 (32). — S. 8—12.
3. Kholikov, I. V. Sovremennyye ugrozy i vyzovy mezhdunarodnoy morskoy bezopasnosti [Modern threats and challenges to international maritime security]/ I. V. Kholikov, M. S. Frantskevich // Pravo v Vooruzhennykh Silakh — Voenno-pravovoye obozreniye. — 2021. — № 6(287). — S. 66—76.