

Министерство науки и высшего образования
Российской Федерации

Национальный исследовательский
Нижегородский государственный университет
им. Н.И. Лобачевского

РОССИЙСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННОСТЬ: между прошлым и будущим

*Сборник статей научной конференции
«Российская государственность:
между прошлым и будущим»*

Нижегород, 7–8 декабря 2023 г.

Под ред. М.И. Рыхтика

Нижегород
2024

УДК 9, 32, 34
ББК 63, 66, 67
Р 76

Р 76 **Российская государственность: между прошлым и будущим** / Под ред. М.И. Рыхтика. – Нижний Новгород: Нижегородский госуниверситет им. Н.И. Лобачевского, 2024. – 607 с.

ISBN 978-5-91326-896-9

Сборник статей подготовлен на основе докладов научной конференции «Российская государственность: между прошлым и будущим», состоявшейся 7–8 декабря 2023 г. в ННГУ им. Н.И. Лобачевского. Программа конференции включала работу секций: «Социо-культурное, символическое и пространственно-региональное многообразие российского общества», «Историческое, институциональное и философское измерение цивилизационных основ государственности», «Ценностно-мировоззренческие проблемы российского общества», «Политические и правовые аспекты функционирования институтов публичной власти», «Россия в условиях трансформации международных отношений», «Концептуальные основы и методологические проблемы преподавания социальных и общественных дисциплин в современной высшей школе».

Докладчики представили результаты исследований по различным аспектам истории, современного состояния и перспектив российской государственности. Издание может быть полезно научным сотрудникам, преподавателям, студентам и аспирантам и всем, кто интересуется вопросами преподавания социально-гуманитарных дисциплин.

ISBN 978-5-91326-896-9

УДК 9, 32, 34
ББК 63, 66, 67

© Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, 2024

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ДЛЯ РОССИИ¹

А.А. Сергунин

Санкт-Петербургский государственный университет

Национальный исследовательский

Нижегородский государственный университет

им. Н.И.Лобачевского

Аннотация: Северный морской путь (СМП) традиционно играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), обеспечивая вывоз добываемых природных ресурсов и производимой продукции из этого региона страны, а также так называемый «северный завоз» в отдалённые районы российского Заполярья. Относительно недавно начался процесс формирования в акватории СМП и прилегающих морских районах международного транспортного коридора, имеющего не только национальное, но и глобальное значение. Экономические санкции против России, введённые «коллективным Западом» в связи с конфликтом на Украине, не в состоянии остановить этот процесс. Москва ставит перед собой амбициозную цель: сделать СМП функционирующим круглый год, что предполагает обновление и дальнейшее развитие атомного ледокольного флота, модернизацию портовой инфраструктуры и системы навигации в акватории СМП. Одновременно Россия стремится сделать СМП частью «синей экономики» АЗРФ, что предполагает внедрение высоких экологических стандартов и принципов устойчивого развития. В то же время Россия вынуждена отстаивать свои суверенные права в отношении СМП, которые оспариваются некоторыми странами (прежде всего, США) и которые настаивают на его интернационализации и внедрении неограниченного права свободы мореплавания. Наконец, СМП имеет важное военно-стратегическое значение, создавая необходимые условия для обеспечения безопасности АЗРФ с арктического направления.

Ключевые слова: Северный морской путь, международный транспортный коридор, «синяя экономика», геоэкономика, геополитика, национальная безопасность.

¹ Данное исследование выполнено в рамках проекта № 102229431, поддержанного Санкт-Петербургским государственным университетом «Развитие Северного морского пути как части «синей» экономики Арктической зоны Российской Федерации».

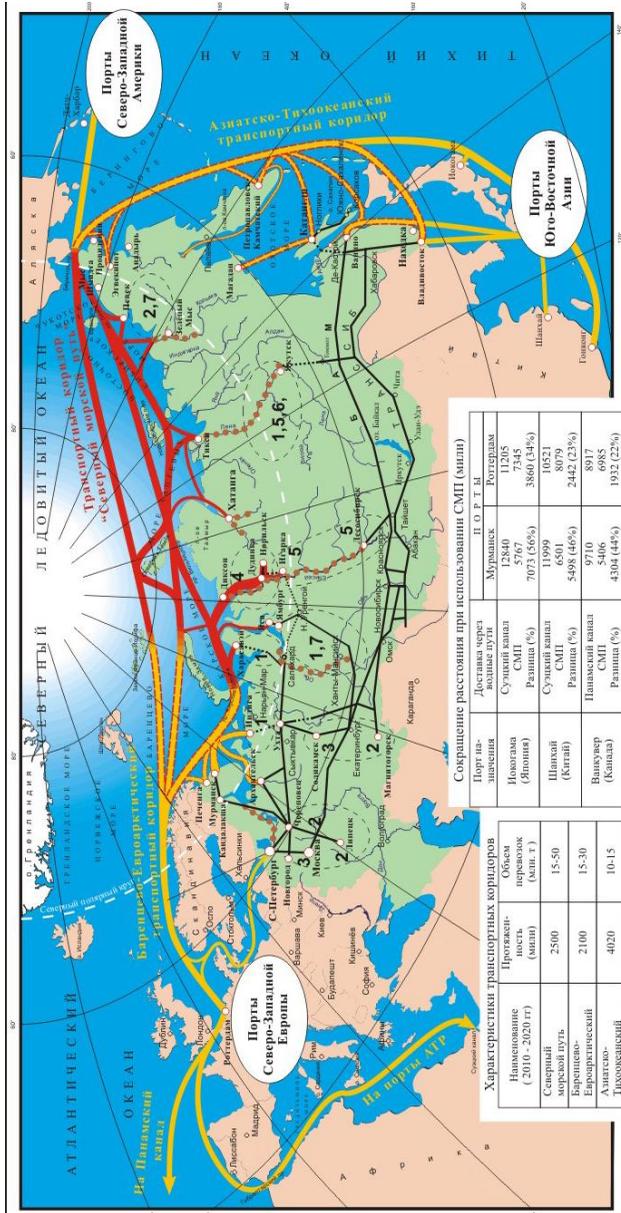
Введение. Северный морской путь – кратчайший маршрут между европейской частью России и Дальним Востоком, исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике. Он проходит по морям Северного Ледовитого океана (СЛО) (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово). СМП ограничен с запада входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, и на востоке в Беринговом проливе параллелью 66° северной широты и меридианом $168^\circ 58'37''$ западной долготы (см. Илл. 1). Длина СМП от Карских Ворот до бухты Провидения составляет около 5600 км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по этому пути составляет 14 тыс. км. Для сравнения, через Суэцкий канал проход составит свыше 23 тыс. км. СМП обслуживает порты Арктики и крупных рек Сибири, куда ввозится топливо, оборудование, продовольствие, а вывозится лес и природные ископаемые.

Развитие СМП – стратегическая задача России с точки зрения экономики и геополитики, поскольку в АЗРФ сконцентрированы значительные запасы полезных ископаемых. Регион занимает стратегическое положение с военной точки зрения, при этом имея очень низкую плотность населения. Кроме того, СМП – это новый глобальный транспортный коридор, особенно ввиду «восточного поворота» российской экономики (отчасти естественного, а отчасти вынужденного вследствие антиросийских санкций и разрыва отношений с Западом после начала специальной военной операции (СВО) на Украине в 2022 г.). Его развитие в качестве конкурентоспособной национальной транспортной артерии должно осуществляться с учётом возможности его более широкого международного использования для осуществления перевозок между Европой и Азией. Иными словами, СМП – это основа экономической стабильности Севера России, драйвер развития АЗРФ и важнейший элемент российской и международной транспортной системы.

Поэтому необходимо более предметно представить себе его геоэкономическое и геополитическое значение для России, а также понимать, какие внутренние и внешние факторы влияют на его развитие.

Геоэкономическое значение СМП

«Северный завоз». Традиционно, ещё с советских времён, СМП является ключевым маршрутом доставки всего необходимого (продовольствие, топливо, оборудование, медикаменты, строительные материалы и пр.) в те районы АЗРФ, которые являются труднодоступными большую часть года. В соответствии с принятым в августе 2023 г.



Сокращение расстояния при использовании СМП (млн)

Порт назначения	Доставка через волевые пути	П О Р Т Ы
Новогота (Япония)	Судный канал СМП (%)	Мурманск
Шанхай (Китай)	Различ (%)	Роттердам
Барнаево-Евроазиатский	Судный канал СМП (%)	Мурманск
Алигатор-Тихоокеанский	Различ (%)	Роттердам

Характеристики транспортных коридоров

Наименование (2010г., 2020г.)	Объем перевозок (млн т)
Северный морской путь	2500
Барнаево-Евроазиатский	2100
Алигатор-Тихоокеанский	4020



- Условные обозначения:** Экспорт: 1 - углеводороды, 2 - металлы, 3 - минеральные удобрения, 4 - продукция Норильского ГМК, 5 - лес, 6 - уголь. Импорт: 7 - продукция (товары).
- Морские транспортные коридоры.
 - Железные дороги.
 - Проектируемые железные дороги.
 - ***** Речные сухоходные линии.
 - Районы формирования грузовой базы для Северного морского пути.

*Илл. 1. Северный морской путь с прилегающими морскими транспортными коридорами
Fig. 1. The Northern Sea Route with the adjacent maritime transport corridors*

законом, который вступит в силу в апреле 2024 г., под «северным завозом» подразумевается комплекс мероприятий и финансовых механизмов по регулярному и бесперебойному снабжению территорий, относящихся к районам Крайнего Севера, а также приравненных к ним местностей с ограниченными сроками завоза грузов¹.

«Северный завоз» касается около 3 миллионов граждан, 25 регионов страны, получающих более 3 миллионов тонн грузов по СМП. Ежегодно на эти цели предусматривается 87 миллиардов рублей².

«Северный завоз» обычно осуществляется в течение 4-х месяцев (лето и ранняя осень). Однако, по мере потепления климата в Арктике, расширения ледокольного флота и появления судов высокого ледового класса, способных ходить по СМП без ледокольного сопровождения, временные границы «северного завоза» расширяются. Правительство РФ заявило, что с 2024 г. СМП будет работать в круглогодичном режиме, хотя следует принимать во внимание, что этот режим будет действовать, прежде всего, в интересах международных перевозок (экспорт сжиженного природного газа (СПГ) потребителям в Азии и Европе), а не для «северного завоза».

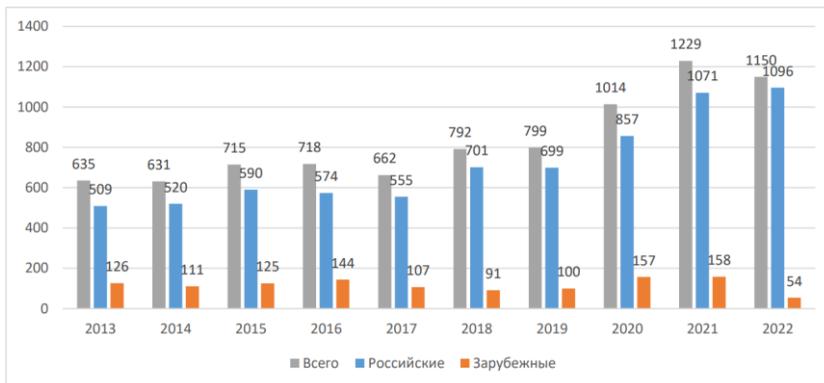
Вывоз произведённой в АЗРФ продукции. В российском Заполярье хорошо развиты добывающая, металлургическая, химическая и оборонная промышленность. В АЗРФ производится 12% российских ВВП и 25% общего объема экспорта³. Основными пользователями СМП сегодня являются «Норильский никель», «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Росшельф», НОВАТЭК, Красноярский край, Саха–Якутия, Чукотский автономный округ, чей объём грузоперевозок неуклонно растёт за последнее десятилетие (см. Илл. 2). Некоторые из указанных компаний имеют собственный торговый флот и даже ледоколы.

Создание международного транспортного коридора на базе СМП. СМП был официально открыт для международного плавания в 1991 г. Была введена разрешительная система, при которой иностранные суда (аналогично российским) должны были предоставлять Администрации СМП (часть министерства транспорта) исчерпывающую информацию о себе и своём предполагаемом маршруте, а указанное учреждение принимало решение о возможности плавания этого судна в акватории СМП и необходимости ледокольного и лоцманского сопровождения (или отсутствия таковой). В конце 2018 г. была введена система «двух

¹ Федеральный закон от 04.08.2023 «О северном завозе» 2023.

² Путин подписал закон о северном завозе 2023.

³ Роль арктической нефтегазодобычи в развитии регионов России 2014, с. 8.



Илл. 2. Объём перевозок грузов по СМП (2013–2022)
Fig. 2. Traffic over the NSR (2013–2022)

Источник: Бхагват, Халтуринская 2023, с. 126

ключей»: разрешения или отказ на плавание по СМП выдает теперь не только министерство транспорта, но и Росатом, который стал главным оператором СМП и создал в своём составе специальное подразделение, отвечающее за эти вопросы. Москва стала поощрять не только вывоз полезных ископаемых из АЗРФ за рубеж, но и транзитные международные перевозки. Как явствует из Илл. 2, международный транзит по СМП продолжал неуклонно расти на протяжении всего прошедшего десятилетия, пока «коллективный Запад» не запретил своим судоходным компаниям использование СМП и российских портов вообще после начала СВО в 2022 г.

Несмотря на то, что объём международных транзитных перевозок резко упал за последние два года, российские государственные деятели и эксперты считают, что у СМП неплохие перспективы в этом плане (особенно после окончания СВО). По их мнению, для активизации всех видов арктических морских грузоперевозок – каботажных и международных – нужно создать на базе СМП международный транспортный коридор путём включения в него сопредельных с акваторией Севморпути морей – Белого и Баренцева на Западе и Берингова на Востоке¹. Разумеется, необходимо развивать и единую инфраструктуру, и систему управления этим коридором. В обозримом будущем этот кори-

¹ Кулинко 2023.

дор может даже стать, если и не серьёзным конкурентом, то существенным дополнением к Суэцкому каналу (или определённой альтернативой ему), забрав у последнего до 15% грузопотока¹.

Превращение СМП в международный транспортный коридор, таким образом, является важным геоэкономическим приоритетом России, способом упрочения её позиций в мировой экономике и влияния на происходящие в ней процессы.

Развитие СМП на принципах «синей экономики». В связи с активизацией хозяйственной деятельности в АЗРФ, включая акваторию СМП, важным приоритетом дальнейшего развития этого региона стала охрана окружающей среды. Относительно Севморпути таким приоритетом является его развитие на принципах «синей экономики». В самом широком смысле под ней понимается морская экономическая деятельность на основе высоких экологических стандартов². Принципы «синей экономики» применимы ко всем отраслям морского хозяйства, включая транспорт, то есть СМП и всё что с ним связано.

Более конкретно, в случае с Севморпутём важны два аспекта его функционирования – снижение загрязнения морской окружающей среды с судов и модернизация портовой инфраструктуры. В свою очередь, первый компонент «синей» экономической стратегии может быть реализован путём имплементации Полярного кодекса Международной морской организации (принят в 2014-2015 гг., вступил в силу в 2017 г.), в котором предусмотрен ряд мер по обеспечению безопасности полярного судоходства и защите морской окружающей среды³.

Что касается второго приоритета, то проблема заключается в том, что при модернизации существующих и строительстве новых морских портов в акватории СМП акцент делается на увеличении их экономического потенциала, а не на природоохранную составляющую⁴. Этот стереотип в отношении СМП ещё предстоит преодолеть и найти достойное место экологическому компоненту в стратегии дальнейшего развития Севморпути. Следует отметить, что некоторые недавние нормативные документы (указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.»⁵ и распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г.

¹ Севморпуть может «оттянуть» до 15% грузопотока 2022.

² Tianming et al. 2021.

³ Sergunin 2022, p. 270–273.

⁴ Николаева 2023.

⁵ О Стратегии развития АЗРФ 2020.

№ 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.»¹⁾ предусматривают ряд мер в этом направлении.

Геополитическое значение СМП

Военно-стратегические аспекты. Наряду со значимостью СМП для экономики АЗРФ, он выполняет важные функции в военной области, ибо обеспечивает связанность российской военной инфраструктуры, расположенной в западной и восточной частях СЛО и Беринговом море. Большая часть СМП находится в зоне ответственности Северного флота (СФ), его восточное «плечо» и Берингово море – Восточного военного округа и Тихоокеанского флота (см. Илл. 3).



Илл. 3. Границы ответственности Северного флота
Fig. 3. Northern Fleet's area of responsibility

Источник: Северный флот 2023

С 2012 г. возобновились регулярные сезонные походы кораблей СФ по морям СЛО, совершаемые в период навигации по СМП. Постепенно усложнялись отработывавшиеся при этом задачи. В 2012 г. морские

¹ Об утверждении плана развития Северного морского пути 2022.

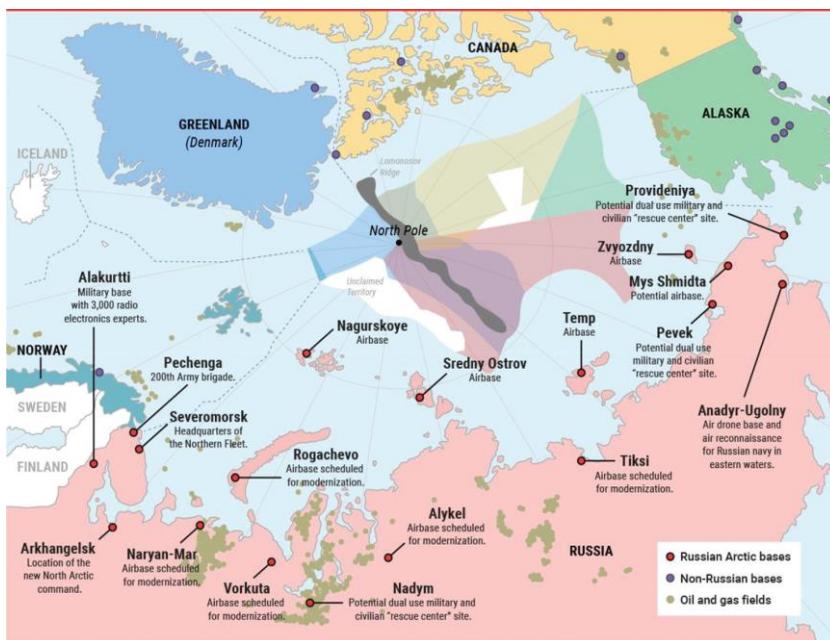
пехотинцы СФ осуществили высадку десанта на необорудованное побережье острова Котельный (архипелаг Новосибирские острова). В 2013 г. отряд кораблей во главе с флагманом СФ тяжелым атомным ракетным крейсером «Петр Великий» доставил туда технику и имущество для восстановления и дальнейшей модернизации аэродрома «Темп»¹. В перспективе планируется использование «Темпа» не только военно-транспортной, но и стратегической авиацией. Рядом с аэродромом была построена военная база «Северный клевер». В марте 2014 г. на Котельном был высажен десант 98-й воздушно-десантной дивизии. Такого рода военные учения проводились впервые в АЗРФ. В 2015 г. была введена в строй военная база «Арктический трилистник» на острове Земля Александры (архипелаг Земля Франца Иосифа в Баренцевом море), в которой были размещены силы и средства противовоздушной и противокорабельной обороны. Находящийся рядом с «Трилистником» и посёлком Нагурское аэродром был модернизирован с тем, чтобы принимать все классы самолётов, включая стратегические бомбардировщики.

Восстанавливаются, создаются и обустриваются в общей сложности 13 военно-воздушных баз, 10 радиолокационных станций и один авиационный полигон на островах в СЛО и на арктическом побережье (см. Илл. 4). На арктических базах размещено более тысячи военнослужащих, специальное вооружение и техника. Здесь располагаются радиолокационные станции, пункты наведения авиации, зенитно-ракетные подразделения, которые оснащаются современным вооружением и военной техникой: зенитные комплексы С-300 и С-400, береговые ракетные комплексы «Рубеж», зенитные комплексы «Панцирь-С1» и др.

Для СФ строятся ледоколы и корабли ледового класса. В конце 2017 г. в состав СФ вошел дизель-электрический ледокол «Илья Муромец», способный преодолевать лед толщиной в 1 м. В 2019 г. в состав СФ вошёл головной универсальный патрульный корабль «Иван Папанин», способный выполнять функции буксира, сторожевого корабля и ледокола, преодолевающего лед толщиной до 1,7 м. Он вооружен переносным зенитным ракетным комплексом и артиллерийской установкой. На нем предусмотрена возможность постоянного базирования корабельного вертолета. Запланировано строительство серии такого рода кораблей.

Вместе с тем все эти мероприятия являются именно *модернизацией* вооружённых сил России в АЗРФ, направленной на создание компактной, хорошо вооружённой и обученной группировки войск, способной

¹ Загорский 2019, с. 111.



Илл. 4. Военные базы России и НАТО в Арктике
 Fig 4. Russian and NATO military bases in the Arctic

Источник: Sergunin, Gjørv 2020, p. 265

адекватно реагировать на угрозы и вызовы безопасности РФ нового типа. Речь не идёт о создании наступательного потенциала, нарушающего региональный военный баланс и угрожающего безопасности соседних государств. К тому же, созданная в АЗРФ военная инфраструктура имеет «двойное» назначение: наряду с выполнением собственно военных функций, она призвана оказывать помощь гражданским службам по обеспечению безопасности арктического судоходства, воздушных полётов, проведению поисково-спасательных работ (ПСР) и пр.

Обеспечение территориальной целостности и экономической безопасности АЗРФ. Эти задачи возложены на Федеральную пограничную службу (ФПС) ФСБ РФ и входящую в её состав Береговую охрану (БО). В районе СМП были созданы два управления ФПС: одно (с центром в Мурманске) контролирует западную часть Севморпути, второе (с центром в Петропавловск-Камчатском) – восточный район

СМП. В задачи ФПС в целом и БО в частности входят организация пограничного контроля вдоль арктического побережья и на островах СЛО (включая паспортно-визовый контроль), борьба с браконьерством, контрабандой и незаконной миграцией, проведение ПСР, осуществление суверенных прав РФ в её территориальных водах и исключительной экономической зоне (ИЭЗ).

Как и министерство обороны, ФПС предпринимает меры по модернизации своей инфраструктуры в АЗРФ. В её планах – обновление или создание вновь 20 пограничных застав вдоль арктического побережья. На вооружение БО поступают новые корабли ледового класса, наземная и авиационная техника, радиоэлектронное оборудование, средства связи и пр.¹

Противодействие антироссийской политике иностранных государств. СМП со времён «холодной войны» является местом противостояния между СССР/Россией и НАТО за стратегический контроль за морскими путями в Арктике. Ещё в 1979 г. США приняли так называемую Программу операций по обеспечению свободы мореплавания (Freedom of Navigation Operation Program - FONOP). Периодический БО, ВМФ и гражданские суда США пытаются зайти в акваторию СМП без российского разрешения под предлогом свободы плавания в «открытом море» (включая ИЭЗ) и мирного прохода через территориальные воды прибрежного государства, предусмотренного в некоторых случаях Конвенцией по морскому праву (КМП) ООН 1982 г. Во всех арктических доктринах США неизменно постулируется принцип свободы мореплавания и подчёркивается их намерение реализовать FONOP в СЛО².

Москва же настаивает на том, что в соответствии со статьёй 234 КМП ООН Россия как прибрежное государство, чья ИЭЗ в СЛО покрыта льдами большую часть года, имеет право устанавливать свои правила для плавания в этом морском районе, исходя из соображений безопасности судоходства и/или охраны морской окружающей среды. К тому же, по мнению Москвы, США не имеют право апеллировать к КМП ООН, так как они до сих пор не ратифицировали эту конвенцию и по этой причине не являются частью данного международно-правового режима.

ВМФ и БО РФ играют ключевую роль в недопущении нарушения суверенного права России на контроль за акваторией СМП. США пока не решаются в открытую реализовать FONOP на Севморпути, ограничиваясь посылкой одного из своих двух действующих ледоколов в плавание вдоль СПМ, не заходя в его акваторию, якобы в научных

¹ Sergunin, Gjerv 2020, p. 265.

² Коньшев, Сергунин 2011; Коньшев, Сергунин 2023.

целях. Однако по мере развития ледокольного флота США и появления в их ВМФ судов ледового класса (сейчас их просто нет), попытки осуществления FONOP на СМП могут стать реальностью, что должно быть учтено российской стороной в планировании своей стратегии в отношении СМП.

Заключение. СМП имеет ключевое значение для национальных интересов России в Арктике как в плане экономического развития АЗРФ и полноценного участия РФ в мировом хозяйстве, так и для обеспечения военной безопасности страны на арктическом направлении и защиты её суверенных прав в этом регионе. Москва имеет продуманную и долгосрочную стратегию развития СМП, нацеленную на его превращение в часть международного транспортного региона на Крайнем Севере, драйвер экономического развития АЗРФ (при внедрении высоких экологических стандартов в деятельность Севморпути) и эффективный инструмент развития инфраструктуры гражданского, военного и «двойного» назначения в регионе. Несмотря на оказываемое на Москву давление со стороны «коллективного Запада» по таким вопросам, как международно-правовой статус СМП, его использование иностранными судоходными компаниями и свобода мореплавания в российской ИЭЗ в СЛО, Россия не собирается отказываться от своих планов в отношении Севморпути и последовательно продолжает свой курс на достижение поставленных целей. Москва также не теряет надежду на то, что после окончания украинского кризиса и нормализации отношений со странами Запада СМП и в целом арктический регион снова станут перспективной платформой для плодотворного международного сотрудничества.

Библиография/Bibliography

1. Бхагват Д.В., Халтуринская В.А. Эволюция российской государственной политики развития СМП (2018–2022 гг.): влияние геополитических и геоэкономических факторов // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 116–155 [Bhagwat J., Khalturinskaya V.A. Evolution of Russian State Policy for Development of the NSR (2018–2022): Influence of Geopolitical and Geoeconomic Factors. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. 2023. No. 51. P. 116–155]. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.116
2. Загорский А.В. Безопасность в Арктике. М.: ИМЭМО РАН, 2019 [Zagorski A.V. *Bezopasnost' v Arktike*. М.: IMEMO RAN, 2019].
3. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктическая стратегия стран Северной Америки и Россия // Россия и Америка в XXI веке. 2011. № 2 [Konyshev V.N., Sergunin A.A. *Arkticheskaya strategiya stran Severnoi Ameriki i Rossiya* // *Rossiya i Amerika v XXI veke*. 2011. No. 2]. [Электронный ресурс]. URL: <https://rusus.ru/?act=read&id=270> (дата обращения: 27.12.2023).

4. Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Новое вино в старых мехах? Об арктической стратегии Дж. Байдена // *Мировая экономика и международные отношения*. 2023. Т. 67. № 7. С. 63–73 [Konyshev V.N., Sergunin A.A. Novoe vino v starykh mekhah? Ob arkticheskoi strategii Dzh. Baidena // *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. 2023. Vol. 67. No. 7. P. 63–73.] DOI: 10.20542/0131-2227-2023-67-7-63-73.

5. Кулинко М. Северный коридор просматривается от Мурманска до Владивостока // *PortNews*, 2023, 13 ноября [Kulinko M. Severny koridor prosmatrivaetsya ot Murmansk do Vladivostoka // *PortNews*, 2023, 13 November]. [Электронный ресурс]. URL: <https://portnews.ru/comments/3420/> (дата обращения: 27.12.2023).

6. Николаева А.Б. Развитие портовой инфраструктуры как потенциал для увеличения грузооборота Северного морского пути // *Север и рынок: формирование экономического порядка*. 2023. № 3. С. 140–149 [Nikolaeva A.B. Razvitie portovoi infrastruktury kak potentsial dlya uvelicheniya gruzooborota Severnogo morskogo puti // *Sever rynek: formirovanie ekonomicheskogo poriyadka*. 2023. No. 3. P. 140–149.] <https://doi:10.37614/2220-802X.3.2023.81.009>.

7. О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 [O strategii razvitiya AZRF i obespecheniya natsional'noi bezopasnosti na period do 2035 g. Ukaz Prezidenta RF ot 26.10.2020 № 645.] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (дата обращения 27.12.2023).

8. Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-п [Ob utverzhdenii plana razvitiya Severnogo morskogo puti na period do 2035 g. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 1 avgusta 2022 g. № 2115-p.] [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/?ysclid=ligh2bmbp7340055657> (дата обращения: 27.12.2023).

9. Путин подписал закон о северном завозе // РИА Новости. 4 августа 2023 г. [Putin podpisal zakon o severnom zavoze // RIA Novosti. 4 August 2023] [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20230804/putin-1888186996.html> (дата обращения: 27.12.2023).

10. Роль арктической нефтегазодобычи в развитии регионов России. М.: Институт региональных проблем, 2014 [Rol' arkticheskoi neftegazodobychu v razvitiy regionov Rossii. M.: Institut regional'nykh problem, 2014.] [Электронный ресурс]. URL: https://www.irp.ru/wp-content/uploads/2015/01/irp_brochure_rus.pdf?ysclid=lqo3acg1y5372814205 (дата обращения: 27.12.2023).

11. Северный флот // Министерство обороны РФ, 2023 [Severny flot // Ministerstvo oborony RF, 2023.] [Электронный ресурс]. URL: <https://structure.mil.ru/structure/okruga/north/news.htm> (дата обращения: 27.12.2023).

12. Севморпуть может «оттянуть» до 15% грузопотока из Суэцкого канала // Росатом, 2022, 13 октября [Sevmorput' mozhet "ottyanut" do 15%" gruzopotoka Suetzskogo kanala // Rosatom, 2022, 13 October.] [Электронный ресурс]. URL: <https://fomag.ru/news-stream/sevmorput-mozhet-ottyanut-do-15-gruzopotoka-iz-suetzskogo-kanala-rosatom/> (дата обращения: 27.12.2023).

13. Федеральный закон от 04.08.2023 «О северном завозе». [Federal'ny zakon ot 04.08.2023 «O severnom zavoze».] [Электронный ресурс]. URL:

<https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=453883&dst=100001#wtaOdzTeMtQG8k9b1> (дата обращения: 27.12.2023).

14. Sergunin A. Between Economic Nationalism and Globalism: Evaluating Russia's Recent Regulations on Arctic Shipping // *The Yearbook of Polar Law*. 2021. Vol. 13. Leiden/Boston: Brill, 2022. P. 252-274. DOI:10.1163/22116427_013010013.

15. Sergunin A., Gjørøv G. The Politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors // *The Polar Journal*, 2020. Vol. 10. No. 2. P. 251–272. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799613

16. Tianming G., Bobylev N., Gadal S., Lagutina M., Sergunin A., Erokhin V. Planning for Sustainability: An Emerging Blue Economy in Russia's Coastal Arctic? *Sustainability*. 2021. Vol. 13. No. 9. 4957. DOI:10.3390/su13094957.

NORTHERN SEA ROUTE'S GEOECONOMIC AND GEOPOLITICAL SIGNIFICANCE FOR RUSSIA

Abstract: the Northern Sea Route (NSR) traditionally plays an important role in the socio-economic development of the Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF), ensuring the export of extracted natural resources and manufactured products from this region of the country, as well as the so-called «northern supply» to remote areas of the Russian Arctic. Relatively recently, the process of forming an international transport corridor in the NSR water area and adjacent marine areas has begun, which has not only national but also global significance. The economic sanctions against Russia imposed by the «collective West» in connection with the conflict in Ukraine are unable to stop this process. Moscow has set itself an ambitious goal: to make the NSR operational all year round, which involves the renewal and further development of the nuclear icebreaker fleet, modernization of the port infrastructure and navigation system in the NSR water area. At the same time, Russia is striving to make the NSR part of the «blue economy» of the AZRF, which implies the introduction of high environmental standards and principles of sustainable development. At the same time, Russia is forced to defend its sovereign rights in relation to the NSR, which are disputed by some countries (primarily the United States) and which insist on its internationalization and the introduction of unlimited freedom of navigation. Finally, the NSR has important military and strategic importance, creating the necessary conditions to ensure the AZRF's security from the Arctic direction.

Keywords: Northern Sea Route, international transport corridor, “blue economy”, geoeconomics, geopolitics, national security.