

Смаль Светлана Владимировна

кандидат политических наук, доцент,
доцент кафедры политологии
факультета истории и социальных наук
Российского государственного педагогического
университета имени А.И. Герцена

Ильясов Руслан Михайлович

аспирант кафедры политологии
факультета истории и социальных наук
Российского государственного педагогического
университета имени А.И. Герцена,
младший научный сотрудник
Научного центра изучения Арктики

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ: ПРОБЛЕМЫ СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Аннотация:

Проблемы развития навигации по Северному морскому пути (СМП) на протяжении многих лет находились в фокусе исследователей всего мира, однако развитие международного освоения СМП начало привлекать серьезное внимание ученых только в последние несколько десятилетий. Статья посвящена вопросам стратегического развития Северного морского пути, в ней определены возможности интеграции арктической артерии в мировую транспортную систему. Выявлены ключевые проблемы, препятствующие развитию международного судоходства на трассе, проведен политико-правовой обзор проблемного поля исследования. Одним из ключевых моментов является тот факт, что акватория Северного морского пути не закреплена в международных договорах, хотя и используется в зарубежных публикациях и национальных документах, что, в свою очередь, порождает проблему секьюритизации как ответ на комплекс ограничений в решении проблем безопасности региона. В работе постулируется, что развитие Северного морского пути является одной из стратегических задач России.

Ключевые слова:

стратегическое развитие, международные отношения, Северный морской путь (СМП), Арктика, глобализация, секьюритизация.

Smal Svetlana Vladimirovna

PhD in Political Science,
Associate Professor,
Political Science Department,
School of History and Social Sciences,
Herzen State Pedagogical University of Russia

Ilyasov Ruslan Mikhailovich

PhD student,
Political Science Department,
School of History and Social Sciences,
Herzen State Pedagogical University of Russia,
Junior Research Fellow,
Arctic Research Center

THE NORTHERN SEA ROUTE: PROBLEMS OF STRATEGIC DEVELOPMENT AND PROSPECTS FOR INTERNATIONAL USE

Summary:

The problems of navigation development on the Northern Sea Route have been a focus of researchers around the world for many years. However, the scientists have placed emphasis on the increased international use of the Northern Sea Route only in the last few decades. The study discusses the strategic development of the Northern Sea Route and identifies the possibilities of integrating the route into the world transport system. The research reveals the key problems impeding the development of international navigation on the track. The political and legal review of the issue is presented as well. One of the key points is the fact that the water area of the Northern Sea Route is not enshrined in international treaties, although it is used in international publications and national instruments, which, in turn, raises the issue of securitization as a response to a set of restrictions on addressing the security problems in the region. The research postulates that the development of the Northern Sea Route is one of the strategic objectives of Russia today.

Keywords:

strategic development, international relations, Northern Sea Route, Arctic, globalization, securitization.

В истории политического развития России внимание северным территориям уделялось неравномерно, как и со стороны научного сообщества.

Структурировав массив имеющейся литературы, можно выделить в нем три блока, частично назвав представителей каждого. Первый касается описания и анализа геологических и природных особенностей территорий, начиная с Великой Северной экспедиции [1], второй – политико-правовых аспектов международного юридического обеспечения доступа к арктическим просторам [2], а также самих этих документов [3], третий – непосредственно проблем управления и развития исследуемых территорий. Последний блок состоит из двух частей. В первой сосредоточены законодательные акты и документы, регламентирующие направления развития государственной политики России в отношении Арктики [4]. Во второй собраны не столь многочисленные научные труды по проблеме высшего управления и особенностям данного процесса в Российской Федерации [5]. Отдельно выделим такое международное направление исследований, как «Арктический ежегодник», издаваемый с 2013 г. в рамках функционирования Северного исследовательского форума (Northern Research Forum) [6].

Далее коротко осветим, как развивалось управление Арктикой, и определим проблемы современного состояния территории.

Ю.В. Косов выделяет четыре этапа развития управления Арктикой [7, с. 25–26]:

1. С начала XI до начала XVIII в., с момента освоения Россией Арктического региона и первых экспедиций на Север.

2. Период Великих географических открытий, когда осуществлялись различные экспедиции, как под непосредственным, так и под опосредованным руководством Петра I. Именно в это время происходит формирование целостного Арктического региона [8].

3. Период работы советского правительства, которое продолжило развитие арктической зоны на новом, системном уровне: территории присваивается статус особой значимости, начинается промышленное развитие региона (в 1939 г. добыта первая нефть, обнаруженная в 1931 г. на Чибьюском месторождении).

4. Современный этап развития Арктики, который также был неравномерным и заслуживает более подробного рассмотрения.

С 1991 по 1996 г. регион переживал упадок: к сожалению, федеральный центр был занят решением иных, безусловно, важных вопросов, но на арктических территориях это смещение акцентов сказалось катастрофически. Если попытаться измерить падение внимания в цифрах, например, годовых объемов перевозок по Северному морскому пути, они сократились в четыре раза: с 6,6 млн т в 1987 г. до 1,65 млн т в 1996 г. [9, с. 29]. С 2000 г. в развитии арктических территорий наступает ренессанс, связанный с началом строительства новых или возобновлением советских проектов (в том числе газопровода Ямал – Европа), а также главным образом с принятием Концепции национальной безопасности РФ [10].

Сразу после этого начинается работа над заявкой в специальную комиссию ООН по границам континентального шельфа на расширение владений РФ в Арктике, которая была подана в 2001 г. и тогда же была отклонена, но не окончательно, а с возможностью доработки доказательной базы. Дальнейшие экспедиции, в том числе знаменитая экспедиция «Арктика-2007» [11], и другие исследования в Северном Ледовитом океане по изучению геологической природы поднятия Менделеева и хребта Ломоносова и батиметрическая съемка заняли более десяти лет [12]. В это же время предпринимается вторая попытка подачи заявки на присоединение новых арктических территорий. Надо заметить, что в 2015 г., когда весь мир «переживал» присоединение Крыма к России, практически незаметно прошло одобрение заявки РФ на участок в Охотском море площадью свыше 50 тыс. км² [13]. В 2018 г., по заявлению главы Роснедр Е. Киселева, «решение принято не будет, по факту комиссия рассматривает дело в течение 2–3 лет» [14]. Проблема не будет решена до тех пор, пока канадская сторона, а также Дания не представят свою заявку на разграничение шельфа. Исходя из этого, Дания и Канада еще не сформировали свою позицию в вопросе разграничения шельфа. Ратифицировав Конвенцию ООН по морскому праву, государства с противоположными побережьями (Россия, Дания и Канада) должны осуществить делимитацию континентального шельфа (в данном случае поднятия Менделеева и хребта Ломоносова). Делимитация осуществляется путем соглашения на основе международного права [15].

Помимо этих трех стран в «арктическую пятерку» входят также США и Норвегия. В 2008 г. «пятерка» приняла Илулиссатскую декларацию по итогам Первой конференции по Северному Ледовитому океану. В этом документе стороны заявили, что все вопросы в Арктике они будут решать на основе согласия, компромиссов и морского права [16, с. 207–209]. Однако эта декларация, как и решения Арктического совета, не создают сами по себе политических решений и юридических норм по вопросам разграничения пространств, и практика управления подобными территориями только усложняется. Для решения совокупности проблем управления такой сложной территорией создаются новые платформы для сотрудничества. Продолжается сложная дипломатическая и политическая работа. Одним из ее результатов стало создание в сентябре 2014 г. новой международной организации для развития экономической кооперации – Арктического экономического совета (АЭС, Arctic Economic Council) [17, с. 11], о необходимости которого авторы писали многие годы [18].

Данный формат интересен тем, что был создан в 1996 г. по инициативе Финляндии со строго экологических задачами и изначально объединил 8 стран. Помимо Финляндии, это Россия, США, Канада, Дания, Исландия, Норвегия и Швеция. Также к Совету присоединились 13 стран-наблюдателей, в том числе интерес имеют и страны Индийского океана, такие как Индия и Сингапур. Наблюдателями также выступают все заинтересованные неарктические государства: Германия, Великобритания, Испания, Нидерланды, Польша, Франция и Япония, также статус наблюдателей получили Швейцария, Китай, Южная Корея и Италия.

Страны – основоположники Совета председательствуют в нем в течение двух лет. В 2017 г. закончилось председательство США [19, с. 47–48] и начался срок полномочий Финляндии, кото-

рую в 2019 г. сменит Исландия, а в 2021 г. придет время России. Необходимо, чтобы к тому моменту наша страна выработала четкие решения, реализации которых необходимо добиваться как в международном масштабе, так и на внутривнутристрановом уровне. К перечню подобных сложных вопросов относится и функционирование Северного морского пути (СМП), имеющего ключевое значение в арктической транспортной политике современной России [20].

На сегодняшний день подавляющее большинство международного товарооборота между Европой и Азией проходит через морские пути. Ключевые маршруты проходят через Суэцкий канал, Баб-эль-Мандебский и Малаккский проливы. Северный морской путь за счет меньшего расстояния между европейским Севером и Азиатско-Тихоокеанским регионом замыкает на себе евро-азиатские перевозки. Кроме того, эти пути достаточно уязвимы с точки зрения транспортной перегруженности, морского пиратства и преднамеренного или случайного нарушения прав грузо-перевозчиков, связанного с нестабильной политической обстановкой на маршрутах.

Отсутствие подобных угроз в акватории Северного морского пути в долгосрочной перспективе [21] способствует развитию на нем конкурентного евро-азиатского международного судоходства. Кроме того, изменение природно-климатических условий, связанных с таянием льдов и улучшением навигационных возможностей ледовой проводки, создает наибольшие экономические преимущества для участников трансконтинентальных морских перевозок [22]. Основные преимущества перехода заключаются в снижении финансовых затрат за счет уменьшения продолжительности пути из Северной Европы в Азиатско-Тихоокеанский регион.

Дальнейшее развитие преимуществ СМП как арктической артерии из Северной Европы в Азиатско-Тихоокеанский регион возможно благодаря повышению его конкурентоспособности по следующим пунктам:

- 1) своевременная и безопасная доставка (предотвращение повреждения и/или кражи грузов) по маршруту;
- 2) возможность мобильного реагирования на изменения в международных грузоперевозках (максимальное понижение цены прохода по СМП в зависимости от увеличения или уменьшения нагрузки транзитного судоходства на международных путях);
- 3) регулярность (в случае арктических путей еще и безопасность) непрерывной транспортной навигации;
- 4) информационное обеспечение перевозок, уведомление об условиях навигации на маршруте в режиме реального времени;
- 5) инфраструктурные возможности для обеспечения судов и предотвращения несчастных случаев на море.

Если сравнить СМП по вышеописанным пунктам с традиционными межконтинентальными путями, то можно сделать вывод, что по большинству пунктов СМП оказывается в проигрыше. В связи с этим краткосрочная перспектива сулит недостающие возможности развития как минимум по трем пунктам: регулярность, непрерывность и своевременность. Препятствием для устранения этих трех ограничений является неразвитость инфраструктуры, проявляющаяся в недостаточном навигационном обеспечении и, как следствие, в дороговизне ледовой проводки. Цена основного оператора (ФГУП «Атомфлот») на ледокольную проводку меняется в зависимости от маршрута, сезона, ледового усиления судна и его брутто-тоннажа. В наиболее опасные для навигации сезоны цена возрастает в сравнении с проходом по Суэцкому каналу почти в два раза. Так, в зимний период для танкера с ледовым усилением ARC7 «Кристофа де Маржери» (Christophe de Margerie) с брутто-тоннажем в 128 806 брт проход с ледовой проводкой будет составлять 84 607 509,16 р. (1,4 млн долл. США) [23]. Для этого же судна проход через Суэцкий канал, по данным системы калькуляций перехода через канал, составляет в среднем 765 тыс. долл. США [24]. В зимний период стоимость ледовой проводки для судна «Кристофа де Маржери» через СМП существенно дороже (на 44 %), чем проход через Суэцкий канал. С другой стороны, Северный морской путь за счет меньшего расстояния между европейским Севером и Азиатско-Тихоокеанским регионом замыкает на себе евро-азиатские перевозки. На примере популярного трансконтинентального маршрута Роттердам – Йокогама расстояние через СМП будет на 34 % короче, чем проход через Суэцкий канал. Процентная разница между ценой и расстоянием всего 10 %, но при этом сложность логистики на СМП, арктические природные условия, задержки в пути, лоцманские сборы администрации СМП и страхование арктических рисков судна оставляют открытым вопрос конкурентоспособности трансконтинентальных перевозок через СМП. В связи с этим можно констатировать, что на данный момент развитие навигации на Северном морском пути обеспечивает интересы внутреннего потребления (экспортный потенциал, поддержание безопасности арктического плавания и устранение потенциальных международных угроз).

Для решения актуальных вопросов международных взаимоотношений в ходе использования Северного морского пути в области как политической конфронтации (усиление военного присутствия), так и сотрудничества (международные проекты типа «Ямал СПГ») необходимо прежде всего развитие инфраструктурного обеспечения (военно-спасательных, навигационных, портовых и других комплексов). Морское инфраструктурное обеспечение в российской Арктике является основой не только для безопасного плавания, но и для предупреждения экологических угроз и соблюдения российского суверенитета в акватории СМП.

На сегодняшний день инфраструктурное обеспечение в Арктике несовершенно. Поэтому одним из актуальных вопросов развития СМП в российской литературе является исследование институциональных и инфраструктурных проблем и построение на этой основе транспортной политики в Арктике. Главной целью транспортной политики России в решении этих проблем является повышение связанности и надежности транспортной системы Арктики [25]. Основой транспортной политики в данном направлении является Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. Главной целью доктрины является развитие экспортного отраслевого хозяйства [26]. Увеличение экспортного потенциала России через Северный морской путь обеспечивается развитием нефтегазовых проектов: «Ямал СПГ» (в кооперации ПАО «НОВАТЕК», французской Total и китайской CNPC), «Новый Порт» (ООО «Газпромнефть-Ямал»), нефтяной терминал «Варандей» (ОАО «НК «Лукойл»), «Сахалин 1» и «Сахалин 2» (ОАО «НК «Роснефть»), «Приразломная» (ООО «Газпром нефть шельф»), «Университетская 1» (ОАО «НК «Роснефть»), добыча «Норникель» (ПАО «ГМК Норильский никель») и другими массовыми перевозками по СМП. Для безопасного транспортного функционирования этих проектов в арктической акватории Россия наращивает навигационное, военное и спасательно-аварийное присутствие на основных транспортных узлах СМП (судоходные проходы, проливы, острова, мысы и другие природные объекты, имеющие важность в ходе передвижения по СМП). Наращивание военного присутствия также продиктовано и опасностью международного характера, а именно потерей геополитического превосходства в Арктике и возможным переходом СМП в международное соуправление [27].

Ключевыми международными договорами, определяющими международное судоходство в Арктике, являются Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах (Полярный кодекс) [28], и Конвенция ООН по Морскому праву от 1982 г. (Конвенция ООН). В частности, для определения режима прохода, прав и обязанностей сторон в осуществлении международного судоходства в водах, образующих акваторию Северного морского пути, применительны следующие положения Конвенции ООН: части 3 ст. 33–44; ч. 4 ст. 58; ч. 5 ст. 73; части 7 ст. 86–90; ч. 12 ст. 211, 234 и 236 [29]. Согласно ст. 234 Конвенции ООН, так как судоходство в арктических водах осложнено льдами, Россия имеет право регулировать и устанавливать правила плавания в водах СМП. Правила плавания в акватории СМП регулируются администрацией Северного морского пути [30]. Нарушение правил плавания в акватории СМП рассматривается пограничными органами и регулируется согласно ст. 23.10 раздела 3 Кодекса РФ об административных правонарушениях [31]. «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» [32, ст. 5.1]. Другими словами, согласно ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания и ст. 211, 234 Конвенции ООН, свобода открытого моря не распространяется на исключительную экономическую зону акватории Северного морского пути, где действуют национальные правила плавания России.

Несмотря на четкую нормативно-правовую регламентацию расширенных прав России на акватории Северного морского пути, акватория СМП не закреплена в международных договорах, хотя и используется в зарубежных публикациях и национальных документах [33]. В связи с этим политика освоения СМП обсуждается через призму важности государственного имиджа и исторической значимости, и только потом через международно-хозяйственную необходимость в целом. Международная необходимость арктической артерии популяризировалась после публичного заявления М.С. Горбачева об официальном открытии СМП (в рамках внешнеполитических предложений «Мурманские инициативы») [34]. Этот спешный пересмотр внутривластного использования СМП без политического прогноза привел к развитию неприемлемого для России международного вопроса интернационального соуправления Северным морским путем. Открытое присутствие иностранных судов в некогда закрытом для международной общественности пространстве послужило катализатором для формирования новых представлений о СМП как о новом интернациональном пути.

Интернационализация пути подразумевает международное использование СМП посредством совместного межнационального соуправления и возможного ограничения эксклюзивных прав России на установление правил плавания в акватории. Конвенцию, о которой мы упоминали ранее, ратифицировали еще до начала становления Арктического региона Российская Федерация и еще 165 государств. Однако в период с начала 2000-х гг., с появлением и все более эффективным функционированием вертикали власти, поменялось внутрirosсийское понимание пространства СМП как открытой для любого международного использования акватории.

Сейчас внутрirosсийское понимание пространства СМП закрепляется за счет доктрины национализации СМП и возобновления советских планов по дальнейшему освоению природных месторождений Севера. На этом фоне уже проведена и продолжает дорабатываться делимитация границ акватории СМП [35], которая существенно сократилась в сравнении с советскими пределами национального пути. После 2010 г. вопрос освоения Северного морского пути на фоне усиления безопасности в вопросе развития Арктики и банального засекречивания архивов по СМП в политическом контексте начал секьюритизироваться [36]. Согласно концепции секьюритизации, выдвинутой Копенгагенской школой, прежде чем рассматривать проблему в контексте национальной безопасности, ее сначала нужно сделать актуальной, широко обсуждаемой и насущной, т. е. политизировать, и затем секьюритизировать, т. е. придать характер реально существующей угрозы безопасности. На фоне политического антагонизма в понимании статуса СМП как интернационального или национального трансконтинентального морского пути проблема развития СМП уже прошла стадию политизации и секьюритизации, и на сегодняшний день СМП является важным фактором сферы национальной безопасности РФ и входит в орбиту национальных интересов зарубежных стран.

Ссылки и примечания:

1. Боднарский М.С. Великий северный морской путь. Историко-географический очерк открытия Северо-восточного прохода. М. ; Л., 1926. 251 с. ; Итоги МПГ 2007/08 и перспективы российских полярных исследований / под ред. А.Н. Чилингарова. М., 2013. 256 с. ; Пасецкий В.М. Русские открытия в Арктике. Ч. 1. СПб., 2000. 616 с.
2. Калинин Г.Ф. Режим морских пространств: территориальные воды, международные проливы, экономические зоны, континентальный шельф. М., 1981. 192 с. ; Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан: международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 2007. 637 с. ; Правовой режим морских прибрежных пространств // Мировой океан и международное право: основы современного правопорядка в мировом океане / под ред. А.П. Мовчана. М., 1987. 228 с. ; Young O.R. The Arctic in Play: Governance in a Time of Rapid Change // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2009. Vol. 24, no. 2. P. 423–442.
3. Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900370> (дата обращения: 29.05.2018) ; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 29.05.2018).
4. Морская доктрина Российской Федерации 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/uAFi5nvux2twaqjftS5yrlZUVTJan77L.pdf> (дата обращения: 29.05.2018) ; Об исключительной экономической зоне Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 17 дек. 1998 г. № 191-ФЗ. Доступ из информ.-правового портала «Гарант» ; О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ : ред. от 5 февр. 2018 г. // Законодательство Российской Федерации. URL: <http://fzrf.su/zakon/o-vnutrennih-morskih-vodah-155-fz/> (дата обращения: 29.05.2018) ; О континентальном шельфе Российской Федерации [Электронный ресурс] : федер. закон от 30 нояб. 1995 г. № 187-ФЗ : с изм. и доп. Доступ из информ.-правового портала «Гарант» ; Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. [Электронный ресурс] // Законы, кодексы и нормативно-правовые акты Российской Федерации. URL: <http://legalacts.ru/doc/strategija-gazvitija-arkticheskoj-zony-rossiiskoi-federatsii-i/> (дата обращения: 29.05.2018).
5. Буник И.В. Международно-правовые основания регулирования Россией судоходства по Северному морскому пути : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007. 195 с. ; Джунусова Д.Н. Международно-правовые особенности использования континентального шельфа Арктики : дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 2007. 226 с. ; Мухина И.Н. Международно-правовой режим морских пространств Арктики : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2003. 252 с.
6. См., например: Arctic Yearbook 2014: Human Capital in the North [Электронный ресурс] / ed. by L. Heininen, H. Exner-Pirot, J. Plouffe. URL: <https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/10917/Arctic%20Yearbook%202014.pdf?> (дата обращения: 24.06.2018) ; Arctic Yearbook 2015: Arctic Governance and Governing [Электронный ресурс] / ed. by L. Heininen, H. Exner-Pirot, J. Plouffe. URL: <http://library.arcticportal.org/1903/1/arctic-yearbook-2015.pdf> (дата обращения: 24.06.2018) ; Arctic Yearbook 2016: The Arctic Council: 20 Years of Regional Cooperation and Policy-Shaping [Электронный ресурс] / ed. by L. Heininen, H. Exner-Pirot, J. Plouffe. URL: <https://www.uarctic.org/media/1597635/arcticyearbook2016.pdf> (дата обращения: 24.06.2018).
7. Косов Ю.В., Николаенко А.В. Политическое управление развитием Арктики (Анализ основных этапов становления) // Управленческое консультирование. 2018. № 1. С. 23–33. <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2018-1-23-33>.
8. Российская Арктика в поисках интегральной идентичности : коллектив. моногр. / отв. ред. О.Б. Подвинцев. М., 2016. 208 с.
9. Цукерман В.А. Рынок транспортных услуг Арктической зоны Российской Федерации: актуальные проблемы и стратегические задачи // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 6 (43). С. 27–30.
10. О Концепции национальной безопасности РФ [Электронный ресурс] : указ Президента РФ от 10 янв. 2000 г. № 24 // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/14927> (дата обращения: 29.05.2018).
11. Емельяненко А. Лед познания [Электронный ресурс] // Российская газета. 2018. № 7525 (62). 25 марта. URL: <https://rg.ru/2018/03/25/kogda-i-s-chem-idem-v-arktiku.html> (дата обращения: 29.05.2018).

12. Лизун В., Паулсен Ф., Макдауэл М.Ф. Глубина 4261 метр. М., 2007. 152 с.
13. Полуниин А. Схватка за Арктику продолжится в ООН [Электронный ресурс] // Свободная пресса. URL: <https://svpressa.ru/politic/article/154115/> (дата обращения: 29.05.2018).
14. Роснедра: ООН не примет в 2018 г. заявку РФ на расширение границы шельфа Арктики [Электронный ресурс] // ТАСС. Информационное агентство России. 2018. 25 мая. URL: <http://tass.ru/ekonomika/5235992> (дата обращения: 29.05.2018).
15. Подробнее см. в ст. 83 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.
16. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества : хрестоматия : в 3 т. Т. 3. Применимые правовые источники. М., 2013. 663 с.
17. Медведев Д.А. Международное экономическое сотрудничество в Арктике. Арктический экономический совет. М., 2015. 92 с.
18. Конишев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? М., 2011. 194 с.
19. Журавель В.П., Антюшина Н.М. Арктический совет: переход председательства от Канады к США // Обозреватель-Observer. 2015. № 3. С. 47–55.
20. Государство Российское: новый этап. Арктический вектор / А.А. Проханов [и др.]. М., 2016. 318 с.
21. Маршалл А. Принципы экономической науки. Т. 1. М., 1993. 416 с.
22. Лукин Ю.Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире. Архангельск, 2013. 281 с.
23. Тарифы на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории СМП [Электронный ресурс] // Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация Северного морского пути». URL: http://www.nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/tariffs_for_icebreaker_escort_atomflot.html (дата обращения: 18.06.2018).
24. Согласно системе калькуляции Суэцкого канала. См. подробнее: Tolls Calculator [Электронный ресурс] // The Suez Canal Authority (SCA). URL: <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Tolls/Pages/TollsCalculator.aspx> (дата обращения: 18.06.2018).
25. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Социально-экономические приоритеты устойчивого развития Арктического макрорегиона России // Экономика региона. 2017. Т. 13, вып. 4. С. 985–1004. <https://doi.org/10.17059/2017-4-2>.
26. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. [Электронный ресурс] // Президент России. URL: <http://kremlin.ru/supplement/1800> (дата обращения: 17.06.2018).
27. Богатуров А.Д. Международные отношения России в «новых политических пространствах»: Космос. Приполярные зоны. Воздушные и морские пространства. Глобальная информационная сфера. М., 2011. 272 с.
28. Международный кодекс для судов, эксплуатирующийся в полярных водах (Полярный кодекс) [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420376046> (дата обращения: 17.06.2018).
29. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.
30. Правила плавания в акватории Северного морского пути от 17 января 2013 г. [Электронный ресурс] // Федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация Северного морского пути». URL: http://www.nsra.ru/files/filelist/120-ru-pravila_plavaniya.pdf (дата обращения: 17.06.2018).
31. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ [Электронный ресурс]. Доступ из информ.-правового портала «Гарант».
32. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ [Электронный ресурс] : с изм. от 29 дек. 2017 г. № 460-ФЗ. Доступ из информ.-правового портала «Гарант».
33. National Security and Homeland Security Interests in the Arctic [Электронный ресурс]. 2009. Jan. 9. Point 5. P. 3. URL: <https://fas.org/irp/offdocs/nspd/nspd-66.pdf> (дата обращения: 07.04.2018).
34. Мурманские инициативы // Кольская энциклопедия : в 5 т. Т. 3. Л – О / гл. ред. В.П. Петров. Мурманск, 2013. 480 с. ; Фокин Ю.Е., Смирнов А.И. Киркенесская декларация о сотрудничестве в Баренцевом/Евроарктическом регионе: взгляд из России 20 лет спустя. М., 2012. 88 с.
35. Копылов М.Н. О правовом режиме Арктики // Правовая инициатива. 2013. № 12. С. 1.
36. Терещенко А. Критическое направление в исследованиях безопасности [Электронный ресурс] // Отечественные записки. 2013. № 2 (53). URL: <http://www.strana-oz.ru/2013/2/kriticheskoe-napravlenie-v-issledovaniyah-bezopasnosti> (дата обращения: 07.04.2018).