Санкт-Петербургский государственный университет

**Чжан Юй**

Выпускная квалификационная работа

**Участие КНР в развитии инфраструктуры Северных морских путей:состояние и перспективы**

Уровень образования: Магистратура

Направление 41.04.05 «Международные отношения»

Основная образовательная программа

ВМ.5557.2019

«Дипломатия Российской Федерации и зарубежных государств»

Научный руководитель:

**Доцент кафедры теории и истории международных отношений**

**Кандидат исторических наук**

**Тулупов Дмитрий Сергеевич**

Рецензент:

**Ведущий научный сотрудник**

**Центра североамериканских исследований ИМЭМО РАН**

**Кандидат исторических наук**

**Гудев Павел Андреевич**

Санкт-Петербург

2021

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ....................................................................................................................................4

1.1. Зарождение и развитие Арктического судоходства с XI в. до последних лет Российской империи 1880-1890 гг. ................................................................7

1.2. Развитие Северного морского пути в межвоенный период 1920-1930 гг. ............................................................................................................................13

1.3. Развитие Северного морского пути в период Великой Отечественной войны .....................................................................................................................18

1.4. Развитие Северного морского пути после окончания ВОВ до распада СССР. .....................................................................................................................24

1.5. Развитие Северного морского пути в Посткоммунистический период ....................................................................................................................30

Выводы по первой главе.......................................................................................36

2.1. Законодательная база транспортного сообщения по Северному морскому пути ........................................................................................................................40

2.2. Концессии Арктики и Северного морского пути ......................................47

2.3. Законодательная база добычи и экспорта полезных ископаемых Арктики .................................................................................................................52

Выводы по второй главе.......................................................................................56

3.1 Внешние экономические приоритеты Китайского бизнеса ......................58
3.2 Спрос на СМП и минерально-сырьевые ресурсы российской Арктики со стороны Китайских компаний .............................................................................64
3.3 Восприятие финансовых, правовых и политических условий работы на Российском рынке со стороны китайского бизнеса ..........................................69
3.4 Китайские оценки конкурентоспособности СМП в качестве маршрута для вывоза сырья из Арктической зоны РФ ............................................................76

Выводы по третьей главе.....................................................................................79

ЗАКЛЮЧЕНИЕ........................................................................................................................81

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ..............................85

ПРИЛОЖЕНИЯ.......................................................................................................................94

Введение.

**Актуальность темы исследования.** В Арктическом регионе в последние годы общее потепление климата и ускорение таяния ледников привело к нарушению экологического баланса. В настоящее время тенденция к интеграции мирового регионального развития и экономической глобализации постепенно усиливается. Арктика постепенно усилила свое важное положение в области защиты окружающей среды, научных исследований, ресурсной стратегии, экономического развития, водных путей и водного транспорта и получила широкое внимание со стороны международное сообщество. Арктический вопрос - это не только проблема между странами или регионами, но также затрагивает интересы стран за пределами Арктики и общие интересы международного сообщества. В то же время участились сотрудничество и инвестиции между странами. Китайское правительство поощряет большее количество китайских компаний к участию в прямых инвестициях в арктические страны. Пока споры в Арктическом регионе продолжаются, но международное сотрудничество всегда существовало в развитии и использовании арктических водных путей, но это сотрудничество относительно фрагментировано, поэтому им не уделялось внимания. Мы сосредоточимся на анализе и обсуждении препятствий и перспектив сотрудничества между Китаем и Россией в вопросах арктических водных путей, которые будут иметь важное академическое значение и практическое значение для будущей работы международного сообщества в Арктике.

**Объектом исследования** выступают российско-китайские отношения в Арктическом регионе.

**Предметом исследования** является повестка взаимоотношений двух стран в сфере освоения Северного морского пути

**Целью работы** является рассмотрение роль и место КНР в развитии инфраструктуры Северных морских путей.

Для достижения поставленной цели в работе решаются следующие задачи:

1) Изучить историю развития Арктического судоходства с XI в. до последних лет Российской империи 1880-1890 гг.；

2) Рассмотреть эволюцию развития Северного морского пути с 1920 года по настоящее время；

3) Проанализировать законодательную базу транспортного сообщения по Северному морскому пути；

4) Проанализировать Концессии Арктики и Северного морского пути и законодательную базу добычи и экспорта полезных ископаемых Арктики；

5) Проанализировать спрос китайских компаний на Северный морской путь；

6) Изучить финансовые, правовые и политические условия работы китайского бизнеса на российском рынке, дать оценку конкурентоспособности китайских компаний；

**Методологическую основу** представленной работы составил принцип системности, который позволил проанализировать в комплексе политические, экономические и правовые аспекты формирования стратегических подходов РФ и КНР к сотрудничеству на арктическом направлении, а также принцип историзма, с помощью которого были определены ретроспектива и предпосылки формирования выше указанных подходов. При разработке отдельных аспектов заявленной темы использовались метод сравнительного анализа, системного анализа и сравнительно-правовой метод.

**Теоретическое и практическое значение настоящей работы** определяются актуальностью темы исследования. В настоящей диссертации выявлены различные теоретические и практические подходы к понятию проблематикам СМП. Материалы могут быть использованы для написания учебных пособий по внешней политике, законы об инвестициях в Арктику. Выводы и результаты исследования могут найти применение как при обеспечения определенной исходной ценность для формулирования арктической стратегии Китая, так и при формировании внешней политики в отношении участии Китая в арктических делах дали справочные заключения.

**Научная новизна** диссертации заключается в проведении комплексного исследования истории появления и развития СМП. Впервые дается анализ восприятий финансовых, правовых и политических условий работы на Российском рынке со стороны китайского бизнеса.

**1.1. Зарождение и развитие Арктического судоходства с XI в. до последних лет Российской империи 1880-1890 гг.**

Постепенное освоение северных вод России началось еще в XI в. К. Осипов приводит сведения о первом походе по маршруту от Карских ворот до Новой Земли, который совершил новгородский посадник Улеб в 1032 г[[1]](#footnote-0). Далее новгородцы-поморы стали активно открывать путь к другим островам Севера в поисках новых товаров для Новгорода.

Дальнейшие значительные продвижения по Северному морскому пути были совершены во второй половине XVI в. Из-за активных движений ледниковых масс первые британские и голландские экспедиции не двигались далее Ямала и Карской губы. Однако, третья экспедиция из Голландии достигла Шпицбергена и острова Медвежий с дальнейшим выходом в Карское море[[2]](#footnote-1).

О потенциале Северного морского пути как транспортной магистрали заговорили еще в первой половине XVI в. Российский дипломат Дмитрий Герасимов составил чертеж Северного морского пути (являющийся древнейшей картой Северного ледовитого океана на настоящий момент), а также предложил проект морского сообщения через Северный Ледовитый океан, который в полной мере был осуществлен лишь в XX в. Берг Л.С. отмечает значительную роль Петра I в разрешении проблемы Северного морского пути: именно он организовал первые Арктические экспедиции, ставя изучение русского севера как дело государственной важности. А его современник Федор Салтыков впервые выдвинул идею возможности достичь морским путем Китая и Индии из устья Северной Двины и составил проект экспедиции[[3]](#footnote-2). Д.И. Менделеев разработал план высокоширотной научной экспедиции, намеченной на 1901-1902 гг. Он обращал внимание на необходимость эксплуатации ледоколов для дальнейших полярных экспедиций в рамках развития военно-морского флота: «Сильный корабль и свободные части вод — вот первые средства для победы над препятствиями Ледовитого океана»[[4]](#footnote-3). Эти идеи стали прорывными для общей парадигмы эпохи, когда высокоширотные территории считались недоступными для практического применения.

Крупным этапом в изучении морей Русского Севера является Вторая Камчатская экспедиция, впоследствие получившая название Великой Северной. Продлившаяся десять лет в период 1733-1743 гг. и носившая характер военной секретности, эта экспедиция проходила под руководством Витуса Беринга - датского мореплавателя на российской службе. Морякам и учёным в составе семи отрядов удалось пройти от Архангельска через южное побережье Аляски и Алеутские острова, достигнув Курильской гряды и берегов Японии. В результате масштабного похода участниками было тщательно исследовано побережье Северного Ледовитого океана, описан американский берег, пролив между Азией и Америкой, Южные Курильские острова, а также нанесено на карту всё русское океаническое побережье[[5]](#footnote-4).

Результаты экспедиции Витуса Беринга и ряда последующих походов всё же не давали абсолютной уверенности в перспективах Арктического судоходства. Однако некоторые исследователи были убеждены в возможности судоходства в Северном Ледовитом океане. Среди этих исследователей был и М.В. Ломоносов, который опубликовал ряд научно-исследовательских работ, направленных на освоение вод Арктики, включение в хозяйственную деятельность северных территорий Сибири и их последующее заселение. А.Ф. Трешников отмечает его обширный труд «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» как работу, в которой систематизируются знания об Арктике, полученные северными мореплавателями. Кроме того, М.В. Ломоносов впервые привел научную классификацию арктических льдов и выступил автором проекта высокоширотной северной экспедиции под руководством В.Я. Чичагина. В рамках подготовки к этому плаванию М.В. Ломоносов разработал первое тактическое руководство для плавания во льдах[[6]](#footnote-5).

После Великой Северной экспедиции и экспедиции В.Я. Чичагина активное исследование Северного морского пути приостановилось на сто лет. Лишь в 70-х годах XIX в. с распространением пароходства интерес к вопросу СМП возобновляется. В 1874-1875 гг. британские и шведские мореплаватели совершают плавания до Енисейского залива, а в 1877 г. иркутский купец А.К. Трапезников на пароходе проходит Карское море по пути из Лондона в Тобольск. Следует отметить экспедицию шведского исследователя Э. Норденшёльда (1878-1879 гг.) как первую, прошедшую Северный морской путь от начала до конца: также это первое достоверное плаванье мимо мыса Челюскин[[7]](#footnote-6).

Идея потенциального использования природных ресурсов Сибири с целью роста экономики Российской империи была мотивирующей для решения вопроса транспортной структуры Севера России. Развитие золотопромышленности на Дальнем Востоке и в бассейне реки Лены обусловило необходимость срочного морского сообщения Европы с северо-восточными регионами. Мнения о критической необходимости разработки северной морской транспортной магистрали придерживались исследователи Ф.Д. Студитский, М.К. Сидоров, А.М. Сибиряков, а также ряд сибирских предпринимателей и золотоискателей. В. Турбин пишет о пассивной политике российского правительства в отношении развития СМП на фоне столкновения экономических интересов России и иностранных государств: существовали опасения по поводу взятия англичанами под контроль морской торговли на севере Сибири, несмотря на изначальный энтузиазм привлечь европейцев для открытия СМП[[8]](#footnote-7).

Несмотря на отсутствие содействия со стороны правительства и российской общественности, были совершены первые коммерческие экспедиции между Англией и Сибирью. После ряда неудачных попыток в августе 1878 г. английский мореплаватель Д. Виггинс завёз 300 тонн пшеницы из Тюмени в Англию по Северному морскому пути. В ноябре того же года тем же путём была успешно доставлена пшено и пенька. В 1879 г. крупная экспедиция коммерсантов из Ньюкасла и Лондона завершилась провалом: из-за несоответствия типа судов гидрометеорологическим условиям Северного ледовитого океана пароходы не смогли пересечь Карское море. И хотя дальнейшие попытки коммерческих экспедиций также не увенчались успехом, положенное начало англо-русских торговых отношений по Северному морскому пути можно считать важной вехой в его развитии[[9]](#footnote-8).

Спустя некоторое время возобновление торговых отношений способствовало росту экономики региона и притоку местной буржуазии и интеллигенции. В 1886 г. была основана первая британская компания, обеспечивавшая судоходное сообщение с Сибирью – «Phoenix Merchant Adventurers Ltd». C 1887 по 1897 гг. английские коммерсанты имели право беспошлинной торговли по Северному морскому пути. Российские грузоперевозчики также активно эксплуатировали СМП для вывоза графита, хлеба, лесоматериалов в Европу. Однако в 1898 гг. под влиянием протекционистской политики министра финансов С.Ю. Витте и подъёма промышленного сектора Российской империи коммерческая деятельность на Севере Сибири получила ограничения по объему и ассортименту ввозимого товара. Эти меры были встречены возмущением со стороны сибирской буржуазии и интеллигенции. В частности, промышленник C.B. Востротин называл отношение правительства к сибирякам «колониальным» в своём стремлении изолировать экономическое развитие этого региона. Как результат, режим беспошлинной торговли был возобновлён только на год, а относительную устойчивость англо-российские торговые отношения приобрели только в период Первой мировой войны[[10]](#footnote-9).

В 1893-1896 гг. была совершена Норвежская полярная экспедиция под командованием Ф. Нансена. Маршрут экспедиции включал острова Новая Земля, Свердруп, мыс Челюскин, море Лаптевых, архипелаг Земля Франца-Иосифа. Был сделан крупный вклад в методы исследований Арктики: экипаж впервые осуществил приём намеренного сжатия судна в многолетние льды с целью произвольного движения по Арктическому течению по направлению к Северному полюсу. Кроме того, имеет существенную значимость попытка достигнуть Северный полюс на собачьих упряжках: начальник экспедиции Ф. Нансен и метеоролог Ф. Йохансен на санях добрались до 86°13’06” с. ш., поставив абсолютный мировой рекорд и уточнив северные границы архипелага Земля Франца-Иосифа. Научным результатом похода стало открытие глубоководного полярного бассейна и опровержение существования северного полярного континента[[11]](#footnote-10).

Значительную роль в Арктическом судоходстве сыграло создание первого ледокола «Ермак» в 1898 гг. под руководством кораблестроителя С.О. Макарова. В плаваниях 1899-1901 гг. были проведены ценные наблюдения за работой ледокольного судна и процесса ломки льда, а также впервые выполнены кинематографические съемки хода «Ермак», что послужило базой для дальнейших многочисленных судоходных исследований. Так, Гидрографическая экспедиция на ледоколах «Таймыр» и «Вайгач» совершила первое сквозное плавание по СМП с востока на запад. Командой были открыты архипелаг Северная Земля и остров Малый Таймыр. В.Н. Булатов оценивает это событие как «самое крупное географическое открытие XX в.»[[12]](#footnote-11).

Анализируя Арктическое судоходство в пореформенный период Российской империи, можно заключить, что это время было достаточно плодотворно с точки зрения географических открытий, климатических, гидрологических и гляциологических исследований Северного региона, а также новых технических решений для успешного осуществления полярных экспедиций. Коммерческая реализация Северный морской путь получила своё становление, в основном, благодаря энтузиазму российских и зарубежных грузоперевозчиков. Правительство не предпринимало шагов к созданию самостоятельной транспортной магистрали по СМП, вследствие протекционистских настроений, преобладающих в обществе империи. Несмотря на это, всё же было положено начало англо-русских торговых отношений на севере Сибири.

**1.2. Развитие Северного морского пути в межвоенный период 1920-1930 гг.**

 С наступлением ХХ в. во внешней и внутренней политике страны произошел ряд событий, нарушающих устоявшийся строй Российской империи. Возникновение российской многопартийности, закрепленное манифестом 1905 г., дало толчок роста влиятельной оппозиции действующей власти. Растущее недовольство общественных масс нашло выражение в Буржуазной революции (1905-1907 гг.), Февральской революции (1917 г.) и Октябрьской революции (25 октября 1917 г. по старому стилю), которая положила конец монархическому строю государства. Гражданская война 1917-1922 гг. окончательно ослабила промышленные и сельскохозяйственные ресурсы страны, породила голод и многочисленные болезни. Однако установившаяся в 1922 г. советская власть взяла под контроль экономическую ситуацию в стране и стала постепенно добиваться её нормализации[[13]](#footnote-12). Поиск путей выхода из затяжного кризиса заставил обратить внимание советскую власть на регион Северной Сибири — край, богатейший полезными ископаемыми. Значение освоения Русского Севера было принципиальным для восстановления экономики. Поэтому, как только был заключен Брестский мир, позволивший России выйти из Первой мировой войны, правительство занялось решением проблем Севера. В.Н. Булатов выделяет следующие задачи руководителей: налаживание экономических и транспортных связей Поморья с центром РСФСР, смежными областями и Сибирью и развитие морского сообщения с устьями великих сибирских рек[[14]](#footnote-13).

 Кроме экономического фактора, на необходимость освоения Северного морского пути влиял еще и военно-стратегический. Так, во время русско-японской войны не в полной мере осуществился манёвр переброса эскадры военных кораблей с Балтики на Дальний Восток. Потенциальный маршрут проведения кораблей по СМП не был выбран по причине отсутствия опыта использования ледокольных судов для этих целей. Эскадра прошла в южном направлении, преодолев более длинное расстояние, и затонула [[15]](#footnote-14).

Первым шагом к структурированию организации безопасности морских плаваний по СМП стало открытие Управления обеспечения безопасности кораблевождения в Белом и Баренцевом морях (Убеко-Север) в Архангельске в 1918 г. На его базе функционировала Дирекция маяков и лоции Белого моря, Гидрографическая экспедиция и Гидрографический отряд Северного Ледовитого океана. Также наладилась исследовательская деятельность. Начало 20-х годов ХХ в. в истории Северного морского пути ознаменовалось основанием двух научных учреждений: Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ) и Плавучий морской научно-исследовательский институт (Плавморнин). На базе последнего действовали ледоколы «Персей» и «Малыгин», на которых было совершено более 80 полярных экспедиций. Также учёными Плавморнина было установлено 19 метеорологических станций на побережье Северного Ледовитого океана и были проведены исследования Баренцева моря. Плавморнин был закрыт в 1929 г. и ААНИИ взял руководство над всеми экспедициями полярного направления. [[16]](#footnote-15).

Предпосылкой открытия ААНИИ стала Северная научно-промысловая экспедиция 1920 г. под руководством Р.Л. Самойловича. Впервые исследование Арктики получило мощную поддержку на государственном уровне: было выделено 50 миллионов рублей на исследования. Участники экспедиции обнаружили месторождения угля, меди, флюорита по всему Европейскому Северу и апатитов на Кольском полуострове. В Печорском регионе был найден нефтяной район. Были получены сведения о промысловых сферах: рыбных, пушных промыслах, а также оленеводстве[[17]](#footnote-16).

Жизненно важную роль в судьбе страны сыграли Карские экспедиции, проводимые с 1920 по 1931 гг. После ликвидации белогвардейцев и интервентов с Европейского Севера в стране наступил массовый голод. Северный морской путь стал решением для остро лежащего вопроса доставки продовольственных грузов (в частности, пшеницы и пшена) из Сибири в Архангельск и близлежащие регионы. Первая Карская экспедиция открыла регулярные рейсы архангельских торговых судов по СМП. Для следующих Карских товарообменных операций была расширена зона экспорта грузов: добавились Урал и Киргизский край. В 1924 г. очередная экспедиция экспортировала сибирскую древесину за границу. Товарообменные операции были успешны, в том числе, потому, что на государственном уровне были улучшены гидрографическая, портовая, береговая службы и налажена радиосвязь. При поддержке Ф.Э. Дзержинского бесперебойно функционировал речной транспорт в Северном регионе. Для арктического судоходства период Карских экспедиций важен накоплением организационного опыта проведения транспортных операций с использованием ледоколов и авиационного сопровождения, обогащением кадровых ресурсов и развитием сети полярных навигационных станций [[18]](#footnote-17).

Одновременно с экспедициями грузоперевозочного назначения продолжались плавания научные. В 1930 г. под командованием заместителя директора ААНИИ Г.А. Ушакова было совершено плавание из Архангельска на ледоколе «[Георгий Седов](https://news.rambler.ru/person/sedov-georgiy/)». В результате исследования были составлены подробные карты архипелагов Северная Земля (предварительно открытого экспедицией Б.А. Вилькицкого) и Седова. На острове Домашний была построена одноименная научно-исследовательская станция [[19]](#footnote-18).

Экспедиция О.Ю. Шмидта на ледоколе [«Сибиряков»](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_%D0%A1%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%8F%D0%BA%D0%BE%D0%B2_%28%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BB%D1%8C%29) во второй половине 1932 г. стала непосредственной предпосылкой для создания единой организации, занимающейся многообразием вопросов СМП: участники впервые прошли СМП от Архангельска до Берингова пролива за одну навигацию. Успешные результаты экспедиции подтвердили возможность эффективной разработки инфраструктуры и промышленности Севера с помощью Северного морского пути. Так, 17 декабря 1932 г. было создано Главное управление Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР (Главсевморпуть): этот день считается датой официального открытия СМП как транспортной магистрали. Полномочия Главсевморпути охватывали создание ледокольного флота и метеостанций, обеспечение радиосвязи, учреждение больниц и школ для местного населения и организацию торгово-промысловой деятельности [[20]](#footnote-19).

Стала проводиться подготовка к функционированию пассажирских судов по Северному морскому пути. В 1933 г. грузопассажирский пароход [«Челюскин»](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D0%B5%D0%BB%D1%8E%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%BD_%28%D0%BF%D0%B0%D1%80%D0%BE%D1%85%D0%BE%D0%B4%29) отправился из Ленинграда с целью пройти весь маршрут СМП. Судно оказалось малопригодным для критических погодных и ледовых условий Севера: ближе к концу пути, у Берингова пролива, пароход был сдавлен льдами и постепенно разрушен. 104 пассажира судна были вынуждены дрейфовать на льдине и позже были эвакуированы лётчиками[[21]](#footnote-20) .

Дальнейшие высокоширотные экспедиции на ледоколах «Садко», «Седов», «Малыгин», «Красин» в 1935-1936 гг. завершились успехом. В 1936 г. с помощью ледокола «Литке» были переброшены с запада на восток два миноносца. В последующие годы Великой Отечественной войны этот опыт способствовал эффективному переводу военных судов по арктическим водам [[22]](#footnote-21).

Историк Булатов В.Н. характеризует 30-е годы XX в. как плодотворные для развития полярной авиации. Именно в это время произошло её становление как независимой отрасли с профессиональными пилотами: именно лётчикам-полярникам были присвоены первые звания Героев Советского Союза. В 1936 г. В.С. Молоков совершил длительные полёты по всей воздушной арктической трассе СМП. Также самолёт М.В. Водопьянова летал от Москвы до острова Рудольфа. Так была освоена воздушная магистраль, соединяющая европейскую часть России и отдалённые арктические территории, что помогло значительно улучшить уровень жизнедеятельности на полярных станциях и зимовках. Важным этапом в арктической авиации стал первый беспосадочный перелёт В.П. Чкалова в Северную Америку в 1937 г..[[23]](#footnote-22)

 Таким образом, Северный морской путь сыграл важную роль в восстановлении экономики страны в постреволюционный период. Ожидания руководителей страны от богатых хозяйственных запасов Русского Севера оправдались в ходе научно-промысловых экспедиций. Северный морской путь стал официально крупной транспортной магистралью с постепенно оформляющейся инфраструктурой и промышленностью.

**1.3. Развитие Северного морского пути в период Великой Отечественной войны.**

 События Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. приостановили реализацию планов по освоению Севера России. Начатые в довоенное время полярные экспедиции были отозваны назад, а их суда переформированы в военные при Беломорской военной флотилии (БВФ). Архангельский морской порт оказался самым близким к линии фронта. Это был порт-посредник между США и Англией – странами-союзниками по Антигитлеровской коалиции. Из этих стран регулярно доставлялись боеприпасы, техника, продовольствие и топливо. Стратегическая важность порта в этот период обусловила внимание руководства и кооперативную поддержку при налаживании береговой инфраструктуры СМП. Из Ленинградского, Печорского, Мурманского портов были отправлены краны и другая строительная техника. На средства государственного бюджета была запущена массовая реконструкция причалов, складов, подъездных путей Архангельска [[24]](#footnote-23).

 Особенную значимость во время военных операций приобрела деятельность лоцманов Северного флота, которые проводили через северные моря советские и иностранные суда в порты. Эти группы сопровождающих судов стали известны как арктические конвои. Осложнение проводок морского транспорта заключалось не только в критических погодных и гляциологических условиях, но и во вражеских атаках с воздуха и подводных лодок. Для обеспечения безопасности судоходства были установлены многочисленные плавучие знаки и огни, регулирующие движение судов. По данным В. В. Дремлюга, за всю Великую Отечественную войну с помощью военных лоцманов было проведено около 7,5 тыс. морского транспорта по СМП[[25]](#footnote-24).

В 1942 г. произошло наращивание вооружения Северного морского флота путём переправы кораблей Тихоокеанского флота по СМП. Из Тихого океана в Баренцево море в условиях военной секретности были переведены три эскадренных миноносца и лидирующее судно «Баку» (новейшие по тем временам, построенные в 1938-1941 гг.). В этой экспедиции, осложненной переходами зон с тяжелыми льдами, большую роль сыграли сопровождающие ледоколы «Микоян» и «Каганович», которые прокладывали путь цепочке судов [[26]](#footnote-25).

 Следует отметить стратегическую смекалку военнослужащих Северного флота. Так, в августе 1942 г. немецкими войсками была предпринята попытка прекратить союзнические поставки военных грузов через СМП и ослабить портовую инфраструктуру флота СССР (операция, известная как «Вундерланд». Предполагалось, что немецкий вооружённый крейсер «Адмирал Шеер» атакует арктический конвой из восьми сухогрузов и двух танкеров, отправленных из Архангельского порта в США через Дальний Восток. Во время пути крейсера к местоположению конвоя «Адмирал Шеер» ввёл в заблуждение экипаж парохода «Александр Сибиряков», приблизившись к нему под американским флагом. Моряки крейсера попытались захватить советское судно, но экипаж парохода намеренно затопил его, чтобы секретные сведения не попали к немецкой разведке. Команда «Александра Сибирякова» успела передать по радиосвязи информацию о появлении вражеского крейсера в порт Диксон, и предупрежденный командный центр в скорейшем порядке собрал отряды ополченцев и эвакуировал гражданскую часть населения. Вскоре произошло сражение «Адмирала Шеера» и ледокольных пароходов «Дежнёв» и «Революционер». После нанесения серьезных повреждений отечественным судам, неожиданно для врага в бой включилась береговая артиллерийская батарея, которая заставила немцев отступить. Немецкие моряки переоценили урон, нанесённый Диксону: поврежденный портовой радиоцентр, топливное хранилище и ледокольные пароходы были восстановлены меньше, чем за месяц. Тем самым береговая связь с арктическими конвоями была сохранена и транспортировка военной техники продолжала идти бесперебойно [[27]](#footnote-26).

 Субмаринам Северного морского флота отведено отдельное место в истории советской победы. С их помощью и дополнительной атакой с воздуха удавалось нанести серьезный урон крупным боевым кораблям и крейсерам противника. Военно-морской базой подводных лодок был город Полярный, а боевые действия происходили в акватории Баренцева и Норвежского морей. О.Г. Чемесов характеризует субмарину «К-21» как одну из самых крупных и прославленных в ВОВ. 5 июля 1942 г., обеспечивая безопасность одному из арктических конвоев, который шёл из Норвегии в СССР, лодка атаковала вражеский линкор «Тирпиц» и немецкий экипаж пошёл на отступление. За свои 12 боевых походов «К-21» потопила четыре суда противника. В целом же за годы ВОВ подводные лодки Северного флота ликвидировали около 40 немецких плавсредств, ещё 12 были подорваны минами, установленными с отечественных субмарин. Собственные потери составили 22 подводных лодки [[28]](#footnote-27).

 При боевых действиях в Заполярье продолжали своё движение и северные морские пароходы. Всего на 8-й день начавшейся войны судно «Енисей» доставил состав воинской части и боеприпасов из Архангельского порта в губу Титовка Мурманской области. За годы войны по Севернымморям курсировали пароходы «Революция», «Софья Перовская», «Моссовет», «Пролетарий»[[29]](#footnote-28).

По сведениям Г. В. Беркуля, в 1944 г. была совершена уникальная грузоперевозочная экспедиция: за одну короткую навигацию пароход «Диксон» доставил из Архангельска в Дудинку (порт на полуострове Таймыр) 16753 тонны генерального груза, а из Дудинки в Архангельск 16675 тонн угольного топлива. Этот объем грузов считается рекордным для парохода и в мирное время. Топливо, перевезённое «Диксоном», представляло собой существенную поддержку Карельскому фронту и Северному морскому флоту[[30]](#footnote-29).

М. Н. Супрун описывает эффективность речного пароходства Севера в военной транспортировке. Он приводит сведения о том, что объемы грузоперевозок по Северной Двине превышали железнодорожные в 5-6 раз на расстоянии 800-900 км. Кроме боеприпасов, речными пароходами доставлялись продовольствие, мазут, металл и руда из Котласского порта в Архангельск. Из Архангельска в отдаленные территории пароходы транспортировали пиломатериалы, бумагу, целлюлозу, кирпич, известь и другую промышленную продукцию [[31]](#footnote-30).

Для удовлетворения нужд Северного морского флота и Карельского фронта было необходимо иметь налаженную береговую инфраструктуру, особенно транспортные сообщения. В ускоренном темпе шло строительство «дорог жизни» – железнодорожных линий на Севере страны, которые обеспечивали связь Европейской части с отдаленными регионами, доставку продовольственных грузов и боеприпасов. В.Н. Булатов называет «героическим» прокладывание дорог в болотистой местности, при ветрах и низких температурах и под угрозой нападения нацистской армии[[32]](#footnote-31).

Важным стратегическим объектом считалась Кировская железная дорога, соединяющая Красную Армию с тылом страны. По этой магистрали осуществлялась эвакуация населения, а также транспортировка военных грузов от союзников по Антигитлеровской коалиции. В 1941 г. нацистская армия оккупировала два участка дороги – от Лодейного поля до Свири и от Петрозаводска до станции Масельгская. Ю. Н. Зеленская пишет, что единственным функционирующим сообщением по суше от Мурманского порта до Центральной России, Урала, Сибири, Поволжья стала Сорокско-Обозерская железнодорожная линия[[33]](#footnote-32). Особенное значение Кировская железная дорога приобретала в зимние периоды, когда замерзало Белое море и арктические конвои из-за рубежа не могли курсировать до Архангельского порта, выгружая поставляемые боеприпасы в Мурманском порту.

В связи с усилением мер противовоздушной защиты по приоритетной железнодорожной линии были запущены бронепоезда с зенитным вооружением. В 1942 г. был введён в эксплуатацию 73-й бронепоезд, контролировавший дорогу до Беломорска. С 1943 г. перегон Лоухи – Кандалакша был в зоне действия бронепоезда №190. Бронепоезда были оборудованы морскими пушками, станковыми пулеметами «Максим» и зенитными пулеметами. Кроме железнодорожников, в личные составы бронепоездов зачастую входили моряки-североморцы [Там же].

Осуществлялась поставка грузов и по ледовой переправе, возведённой искуственным путём (с помощью пожарных водяных помп). По ней шли машины с военной техникой, полученной из-за рубежа в Архангельском порту, до деревни Исакогорки и далее прямо на фронт [[34]](#footnote-33).

Налаженная судоремонтная деятельность в Заполярье способствовала укреплению Северного морского флота. Рабочие-судоремонтники вели работу по переоборудованию гражданских судов в военные, восстановлению отечественных и европейских (принадлежащих коалиционным союзникам) кораблей. Вследствие своей близости к Архангельскому порту, принимающем арктические конвои из-за рубежа, завод «Красная кузница» регулярно ремонтировал иностранные суда. Крупной выполненной задачей завода также является капитальный ремонт миноносца «Карл Либкнехт» в 1943-1944 гг. С начала войны судоремонтники 10-го завода г. Полярный обслуживали надводные и подводные корабли на борту плавучей мастерской «Красный горн». В 1941 г. на заводе г. Мурманска «Севморпуть» в ускоренном темпе происходила установка вооружения на ледоколы «Ленин», «Сталин», «Молотов», «Сибиряков», «Малыгин» и «Русанов». Также усилиями рабочих этого завода из лесовоза «Фрунзе» удалось создать танкер [[35]](#footnote-34).

В 1942 г. многие судоремонтные заводы был переориентированы на производство миномётов, мин и гранат для оборонных нужд. Так, «Севморпути» принадлежит разработка легких миномётов М-50, которые массово использовались на фронте. На заводе г. Северодвинска «Севмаш» (недооборудованном на момент начала Великой Отечественной войны) были установлены нефтехранилища, а несколько пароходов были переформированы в нефтеналивные танкеры и баржи. В конечном итоге объема производства заводов Заполярья было достаточно для полного обеспечения взрывными устройствами Карельского фронта [Там же].

Таким образом, в период 1941-1945 гг. Северный морской путь проявил себя не только как логико-транспортная система, но и военно-промышленная составляющая. Безусловный вклад в достижение победы Советской армии над фашистской Германией внесли ледоколы и боевые корабли Северного морского флота. Тем не менее, важная вспомогательная функция принадлежала морскому и речному пароходству и береговой инфраструктуре Арктики.

**1.4. Развитие Северного морского пути после окончания ВОВ до распада СССР.**

 После победы СССР в Великой отечественной войне и признании его как ведущей мировой державы политика руководства страны была переориентирована на демилитаризацию экономики и модернизацию военно-промышленного сектора. В марте 1946 г. Верховным советом СССР был утвержден план реконструкции и восстановления народного хозяйства. Особый упор был сделан на тяжелой промышленности: машиностроении, металлургии и топливно-энергетическом производстве. Бюджет аграрного сектора и легкой промышленности был перераспределен в пользу тяжелой промышленности. Действие государственного тоталитаризма и жесткого планирования экономики привело тому, что в уже в 1948 г. хозяйственные показатели сравнялись с довоенными. Этому способствовал высокий энтузиазм советского народа, а также бесплатная рабочая сила в виде заключенных ГУЛАГа [[36]](#footnote-35).

 В годы становления советской промышленности одним из приоритетных предприятий страны стал Норильский горно-металлургический комбинат им. А. П. Завенягина. По сей день он является центром крупного Норильского промышленного района, где широкомасштабно добывают драгоценные металлы, железную руду, медь, никель, уголь и другие полезные ископаемые. Комбинат был основан после обстоятельного геологического исследования Норильского месторождения медно-никелевых руд в 1910-1920 гг. В военные годы предприятие утвердило себя как ресурс оборонного значения: добываемые никелевые руды использовались как компонент броневых сплавов и авиаконструкций. Начиная с 1948 г., комбинат наращивает свою инфраструктуру: постепенно достраивались коксохимический, хлорно-кобальтовый, цементный заводы, Большая обогатительная фабрика и завод строительных деталей. Для этих лет характерен кадровый прирост комбината: несколько тысяч молодых людей из центральных регионов страны приехали трудоустраиваться в Норильск, и постепенно город приобрел статус краевого подчинения [[37]](#footnote-36).

 Послевоенный период сталинизма в истории Русского Севера связан с попыткой построить железнодорожную линию от берегов Баренцева моря до побережья Охотского и Чукотки – Трансполярную магистраль. Проект железной дороги возник в 1928 г., а к его осуществлению приступили в 1947 г. Главной задачей было провести сообщение между европейской частью страны, поселениями на отдаленных заполярных территориях и Норильским горно-металлургическим комбинатом им. А. П. Завенягина. Кроме того, одновременно с прокладыванием железнодорожного полотна шло строительство порта на мысе Каменный (п-ов Ямал), которое позже было прекращено: природные особенности прилегающей акватории не соответствовали возможности проведения океанских судов. В 1948-1949 гг. все силы железнодорожников были направлены на возведение участка дороги «Чум — Лабытнанги». Работы велись в зоне приполярной тундры, где многолетняя мерзлота препятствовала продуктивному строительству. По сведениям В. Н. Гриценко, после смерти И. В. Сталина 5 марта 1953 г. было освобождено около 1,2 млн заключенных ГУЛАГа и рабочих магистрали. 25 марта того же года вышел приказ о прекращении строительства [[38]](#footnote-37).

 Научно-исследовательский интерес к Арктическому региону вновь появился к 60-м годам XX в. Закладка первого атомного ледокола «Ленин» в 1956 г. стала инновацией в мировом судоходстве. Его преимуществами перед ледоколами предыдущего поколения стали атомная энергетическая установка с повышенной мощностью и уменьшение частоты дозаправки. Так, высокоширотные и дальневосточные плавания на судах такого типа стали возможны в течение круглого года. На ледоколе «Ленин» впервые была совершена экспедиция из Мурманска на Чукотку, огибающая архипелаг Северная Земля в северном направлении. Технологии, методы обращения и случившиеся аварийные ситуации первого атомного ледокола были учтены при конструировании последующих. В 1971 г. началось строительство ледокола «Арктика», который в 1977 г. достиг Северного полюса (мировой рекорд для надводного судна). Ко времени распада СССР флот страны имел еще 6 атомных ледоколов: «Сибирь», «Россия», «Советский Союз», «Таймыр», «Вайгач», «Ямал» [[39]](#footnote-38).

 Для круглогодичной навигации в направлении Норильска должен был использоваться тип судов с повышенной прочностью корпуса, высокой маневренностью во льдах и неустойчивых эксплуатационных условиях. В 1951 г. Центральное конструкторское бюро по ледоколостроению подготовило проект первого дизель-электрохода (теплохода) — судна с электродвигателем на дизельном топливе. Для осуществления проекта технических ресурсов отечественных заводов было недостаточно, и Главное управление СМП поручило создание теплохода нидерландским судостроителям. На верфи «Де Схельде» за 5 лет изготовили серию из шести дизель-электроходов грузоподъемностью по 5 тыс. тонн и с энергетической установкой мощностью 8200 л. с. Ведущее судно «Лена» и теплоходы «Обь» и «Енисей» были введены в эксплуатацию в 1954 г., а «Ангара», «Индигирка», «Байкал» — в 1957 г. Серия проявила себя в действии максимально приспособленной к условиям арктического судоходства: создателям удалось добиться маневренности судна с помощью электроустановки на постоянном токе и прохождению судна в особо толстых льдах без помощи ледоколов. Работа нидерландских конструкторов была высоко оценена Арктическим научно-исследовательским институтом. Так было положено начало плодотворному сотрудничеству Нидерландов и Советского Союза в области судостроения [[40]](#footnote-39).

 Положительные результаты транспортных испытаний дизель-электроходов приблизили старт новых исследований СМП. В 1955 г. было положено начало Советской Антарктической экспедиции, проводившейся на постоянной основе вплоть до распада СССР в 1991 г. (далее сменилась Российской Антарктической экспедицией). В первой комплексной экспедиции лидирующим судном являлся дизель-электроход «Обь» под командованием капитана И. А. Мана. Главной задачей экспедиции являлось создание исследовательской станции и сезонной полевой базы на Антарктиде. Кроме того, были проведены научные наблюдения атмосферных процессов на материке, его физико-географическая характеристика и анализ закономерностей перемещений антарктических вод. Теплоход «Обь» вышел из Калининградского порта 30 ноября 1955 г., а 5 января 1956 г. советские исследователи впервые достигли побережья Антарктиды. 20 января на материк прибыл дизель-электроход «Лена». К 13 февраля 1956 г. мореплавателями было выбрано место для закладки первой советской станции Мирный, к которой в дальнейшем был достроен посёлок с аэропортом. Теплоходы «Обь» и «Лена» в 1957-1958 гг. были модернизированы для исследовательских целей на Рижском судостроительном заводе: были переоборудованы жилые, бытовые помещения и лаборатории, установлена новейшая измерительная техника. В 1960 г. впервые был осуществлён рейс с транзитным проходом по Северному морскому пути с запада на восток и обратно за одну навигацию. На основе разработок дизель-электроходов типа «Лена» в 1961-1974 гг. появилось новое поколение транспортных судов для плавания во льдах — серия «Амгуэма» из 15 единиц[[41]](#footnote-40).

 За 22 года советскими исследователями на теплоходах было совершено 37 экспедиций. На Антарктиде открылись станции Восток, Советская, Пионерская, Оазис, Комсомольская, Полюс недоступности. Все они работали в круглогодичном режиме. Как пишет Л. М. Саватюгин, зимой на всех антарктических станциях находилось 180 человек, а в летний период численность достигала 450 человек [Там же].

 Существенным дополнением к круглогодичной морской навигации стала постройка ледовых причалов. Они стали решением проблемы неудобной выгрузки. Ранее грузы, предназначенные для геологов побережья Сибири, на понтонах отбуксировывали к берегу, а там разгружали вручную. При штормовой погоде выгрузку и вовсе прекращали. Кроме того, как поясняет Ю. Н. Катин, в отличие от устойчивого многолетнего льда Арктики, лёд окраинных морей достаточно промерзал для выгрузки только в период с января по апрель, оставаясь небезопасно тонким в остальное время года. В связи с отсутствием технической и материальной возможности построить полноценные специальные причалы, было принято решение искусственно увеличить толщину ледового покрова на основе замеров гидрологической службы. В 1975 г. в Печорском море на первом ледовом причале был успешно осуществлен прием груза с теплохода «Валдайлес» весом 2840 т. Благодаря досрочной доставке стройматериалов, бурового оборудования и угля посёлок Варандей был обустроен раньше запланированного срока, а также открыто новое месторождение нефти[[42]](#footnote-41).

 Достижения транспортного судостроительства и береговой инфраструктуры привели к усиленному развитию морских перевозок, круглогодичной навигации в западном секторе Арктики, бесперебойному транспортному обеспечению промышленной деятельности Сибири в 70-80 гг. XX в. С 1972 г. начались регулярные рейсы в такие отдаленные города-порты, как Дудинка, Тикси, Хатанга. В начале 80-х поводом для грузоперевозочного сотрудничества с Европой стал запуск масштабного строительства магистрального экспортного газопровода Уренгой — Помары — Ужгород, завершенного к 1983 г. Из ФРГ, а также Ленинграда на дизель-электроходах по Северному морскому пути поставляли трубы в Сибирь [[43]](#footnote-42).

Середина 80-х годов характеризуется продуктивными результатами отечественного нефтепромысла в Северном ледовитом океане. Турицын И. В. и Рыжков Т. В. отмечают 1987-1988 гг. как период максимального объема нефтедобычи по всей стране: 569 млн т и 568 млн т последовательно. Значительная доля добытой нефти пришлась на скважины Баренцева и Карского морей. В 1982 г. на острове Колгуев было открыто Песчаноозерное месторождение. При его бурении были обнаружены запасы нефти и конденсатного газа. В августе 1987 г. была совершена крупная нефтеперевозка от Колгуева до Кандалакши на танкере «Нефтерудовоз-56». На борту находилось 2700 т. арктической нефти[[44]](#footnote-43).

Период существования СССР в истории Арктического судоходства ознаменовался активной модернизацией полярных исследований. Пополнение гражданского и военного флотов, изобретение атомных ледоколов, эксплуатация судов с повышенной маневренностью и сотрудничество с западными судостроителями сыграли положительную роль в освоении Северного морского пути. Достижение круглогодичной навигации по этой транспортной магистрали способствовало результативному функционированию Норильского комбината и Северного нефтепромысла.

**1.5. Развитие Северного морского пути в Посткоммунистический период**

Последние десятилетия существования Советского Союза характеризуются экономической стагнацией: снизилась производительность труда, возросла коррупция, высокотехнологичная промышленность снизила темпы производства, сельское хозяйство и наука не получали должного развития. Исторически 70-е и первая половина 80-х гг. получили название «период застоя». Единственным источником пополнения государственного бюджета был экспорт углеводородов в 145 стран по всему миру. Стабильный доход от продажи нефти и газа ослабил интерес СССР к выпуску собственной продукции. В 1985 г. начались широкомасштабные реформы в экономической, социальной, культурной и других сферах советского общества, именуемые перестройкой. Планировалось повысить эффективность производства путем автоматизации и компьютеризации, ввести контроль качества, перейти от плановой экономики к рыночной. Однако преобразования потерпели неудачу. К дате полного распада СССР 26 декабря 1991 г. страна была погружена в финансовый кризис, сопровождаемый общественными беспорядками, вооруженными межнациональными конфликтами, безработицей и товарным дефицитом [[45]](#footnote-44).

Среди реформационных проектов, нацеленных на расширение внешнеполитических связей, были так называемые Мурманские инициативы. 1 октября 1987 г. в Мурманске М. С. Горбачев выступил с предложением нового стратегического плана развития для Северного морского пути. Новая политика Арктики предполагала международное сотрудничество по рациональному освоению её ресурсов и научным исследованиям, меры по охране окружающей среды и открытие СМП для иностранных судов. 14 сентября 1990 г. были утверждены правила плавания по СМП, узаконивающие международное судоходство в сопровождении российских навигационных служб. Правила вступили в силу 1 июля 1991 г. и фактически ими воспользовались уже в новом российском государстве. Этот регламент действовал до 2013 г. с последующим пересмотром [[46]](#footnote-45).

Таким образом, впервые иностранные суда прошли по Северному морскому пути в 1991 г. В это время было издано «Руководство по сквозному плаванию по Северному морскому пути», переведённое на английский язык. Кроме того, со стороны нового президента России Б. Н. Ельцина выражалась публичная поддержка международного сотрудничества. Как сообщает Н. А. Кондратов, осенью 1991 г. президент выступил с речью о заинтересованности российского руководства в международном сотрудничестве в Арктическом регионе. После этого заявления был учреждён Северный форум с представителями 14 северных регионов Европы, Америки, Азии и России в составе. На нём страны-участники обсудили возможности и средства взаимодействия по вопросам использования СМП. 11 января 1993 г. по инициативе Норвегии и России был создан Совет Баренцева/Евроарктического региона с 6 странами-участниками на постоянной основе [[47]](#footnote-46).

Для обсуждения международных совместных решений вопросов Северного морского пути с 1993 г. функционировал международный научно-исследовательский проект INSROP (International Northern Sea Route Programme) при финансовой поддержке Японии, России и Норвегии. В целом над привлечением предпринимательской деятельности, изучением экологических факторов СМП, политических, правовых и стратегических аспектов работали около 470 учёных и специалистов [Там же].

На базе INSROP летом 1995 г. был проведён коммерческий рейс судна «Кандалакша» от Японии до Норвегии по Северному морскому пути. Он наглядно доказал экономические преимущества СМП перед южными магистралями для зарубежных деловых кругов: грузоперевозка была завершена на 15 суток раньше, чем трансфер по Суэцкому каналу и потребовала меньших финансовых затрат [[48]](#footnote-47).

В 1997—1998 гг. проводилась экспериментальная экспедиция по вызову газоконденсата из западных месторождений Арктики с целью экспорта — проект ARCDEV (Arctic Demonstration and Exploratory Voyage). Ледокол «Капитан Драницын» прокладывал путь по Карскому морю для финского танкера «Уйкку». В операции участвовали 70 специалистов из 6 европейских стран и России [[49]](#footnote-48).

Тем не менее, установление международных коммуникаций не смогло добиться активной эксплуатации СМП иностранным торговым транспортом: в среднем ежегодно в конце 90-х — начале 2000-х по СМП проходили 2 иностранных судна. Как считает В. С. Селин, существенно осложняющим фактором является наличие множества проливов и мелководья около берегов прилегающих северных территорий. Эти условия не подходят для прохождения крупнотоннажных судов. Замерзание Арктических вод в осенне-зимний период также ограничивает регулярность транспортных рейсов [[50]](#footnote-49). Стоит упомянуть, что позднее, к 2007 г. когда научное сообщество спрогнозировало глобальное потепление, некоторые мировые корпорации выразили готовность к сотрудничеству по СМП [[51]](#footnote-50).

Смена системы государственного управления негативно сказалась на перспективах Северного морского пути и его инфраструктуре. Как заключают В. С. Селин и А. В. Истомин, в посткоммунистический период Россия стала терять свои позиции в Арктическом бассейне. Если во времена советской власти объем грузоперевозок по Северному морскому пути составлял 7-8 млн т, то в 1990-е – начало 2000-х годов транспортировали около 2 млн т. Ледокольный флот, служащий для проводки судов в Арктических льдах, недостаточно обеспечивался государственными средствами. Многие атомные и дизель-электрические ледоколы готовились выйти из эксплуатации. Транспортные суда требовали ремонта и в основной своей массе простаивали в портах Архангельска и Мурманска. А. Пронин пишет, что критическим для приполярного населения страны стал 1996 г., когда ни один ледокол не вышел на северную магистраль, чтобы проложить путь для транспортных судов с продовольственными и топливными грузами. К 1997 году весь арктический флот сократился по сравнению с 1990 годом на 2,5 тыс. единиц[[52]](#footnote-51). Некоторые полярные исследовательские станции (Бухта Солнечная, Лескино, Мыс Желания, Остров Виктория, Остров Рудольфа и др.) также закрылись в этот период[[53]](#footnote-52). По словам В. П. Курамина, председателя Государственного комитета РФ по вопросам развития Севера, в 1996 г., «для России важнейшее значение имеет восстановление Северного морского пути, но содержать этот путь Российская Федерация не в состоянии» [[54]](#footnote-53).

Вместе с ослаблением трансферного потенциала СМП стоит упомянуть и его экологические изменения. К 90-м годам экологическая обстановка Арктики накопила значительный ущерб в виде отходов от промышленной и исследовательской деятельности. Активное развитие атомных ледоколов, аэродромов, районов военного базирования и жилых районов негативно сказалось на окружающей среде. Былой расцвет нефтегазовой и горнодобывающей промышленности в 50-е и 60-е гг. XX в. привёл к скоплениям металлолома и токсичных элементов. После распада СССР рабочие стремительно покинули побережье Северного Ледовитого океана вместе со зданиями, оборудованием, неизрасходованным сырьем и строительными материалами. Бесхозными остались рудники и военные базы. Брошенные и затопленные объекты, находившиеся и в акватории Арктики, делали судоходство там небезопасным. Существенный риск представляли радиоактивные отходы, производимые атомными станциями и атомными плавсредствами [[55]](#footnote-54).

Постепенно органы власти стали предпринимать меры по охране окружающей среды Арктической зоны. 26 мая 1999 г. вышло постановление морской арктической экспедиции НИИ культурного и природного наследия Министерства культуры о создании национального парка «Русская Арктика», охватывающий территории Земли Франца-Иосифа, Новой Земли и острова Виктория. Это стало шагом к сохранению естественных природных условий региона и защите уникальных видов флоры и фауны[[56]](#footnote-55). Однако, по информации Ю. И. Соколова, масштабные мероприятия по ликвидации многочисленных загрязнений Арктики начались лишь в 2010 г. после личного визита В. В. Путина[[57]](#footnote-56).

Положительные сдвиги в отношении перспектив СМП как стратегического объекта и транспортного Евроазиатского коридора начались с приходом 2000-х годов. В 1999 г. было принято решение о создании РАО «Севморпуть» – объединении компаний-грузоперевозчиков, участвующие в транспортировке по Карскому и Баренцеву морям. По подсчётам ООН, Северный морской путь мог бы быть не только окупаемой, но и прибыльной магистралью при повышении ежегодного объема грузов до 24 млн. т. Началось функционирование СМП как круизного маршрута для иностранных туристов (2-3 рейса в год). В 2003-2005 гг. Евросоюз спонсировал международный проект транспортировки нефти и газа из месторождений российской Арктики (ARCOP) при участии организаций из 5 стран Евросоюза[[58]](#footnote-57).

Перечисленные проекты дали толчок для заинтересованности мирового сообщества в возможностях международного транзита по Северному морскому пути. В ходе партнерских исследований были выявлены достоинства и недостатки СМП как международной магистрали. Так, СМП выигрывает перед альтернативными магистралями за счёт малой протяженности, экономии времени и топлива и горнодобывающем потенциале прилегающих территорий с последующими изысканиями месторождений. Среди недостатков СМП – большие эксплуатационные расходы, высокие сборы и тарифы, длительное согласование допуска транзитных судов с органами контроля, изменчивые природно-климатические условия, специфика техники плавания в толстых льдах Арктики и слабо развитая инфраструктура.

**ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 1**

1. Начало освоения Арктических вод и побережья Северного Ледовитого океана датируется XI в. В XVI-XVIII вв. были подготовлены первые полярные экспедиции по маршруту Северного морского пути, в ходе которых на географическую карту постепенно наносились всё новые и новые объекты. Активность этих плаваний была приостановлена вследствие недостаточной приспособленности плавсредств того времени судоходным условиям арктических вод со льдами. В XIX в. развитие пароходства позволило вернуться к идее исследования СМП. Интерес предпринимателей конца XIX в. к налаживанию транспортного сообщения на Севере России был спровоцирован ростом золотодобывающей деятельности в Сибири. Несмотря на отсутствие поддержки со стороны органов власти, было положено начало англо-сибирским торговым отношениям с морским сообщением. В 1898 г. был построен первый ледокол «Ермак», чьи технологии значительно упростили перемещения во льдах Арктики.

2. Начало XX века ознаменовалось ростом общественных волнений, которые привели к разрушению Российской империи, Гражданской войне и установлению советской власти. В 20-е – 30-е гг. необходимость наладить сообщение по Северному морскому пути была вызвана стремлением выхода СССР из экономического кризиса, а также использованием магистрали как коридора военного флота. В этот период были основаны исследовательские институты, метеорологические станции, государственные учреждения, занимающиеся вопросами Севера. С 1920 по 1931 гг. по СМП функционировали Карские экспедиции, снабжающие продовольствием Поморье, Урал и Киргизский край. 17 декабря 1932 г. Северный морской путь получил официальный статус транспортной магистрали. СМП обрёл учреждение непосредственного контроля — Главное управление Северного морского пути при Совете Народных Комиссаров СССР. Происходило постепенное расширение ледокольного флота, развитие полярной авиации и оформление береговой инфраструктуры СМП.

3. В годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. в эксплуатации СМП произошло смещение с исследовательских интересов на военно-стратегические. Суда экспедиций были переоборудованы под военные нужды. США и Англия, как страны-союзники СССР, отправляли арктическими конвоями боеприпасы, техника, продовольствие и топливо. Эти грузы принимал Архангельский порт, чья роль значительно возросла. В 1942 г. по СМП провели корабли Тихоокеанского флота для укрепления Северного морского флота. В августе этого же года отечественными военнослужащими была сорвана фашистская операция «Вундерланд». Кроме морских судов и ледоколов, в боевых действиях и транспортном обеспечении участвовали подводные лодки и пароходы. Для севера страны важной инфраструктурной составляющей в то время была Кировская железная дорога.

4. В послевоенный период СССР произошло наращивание темпов тяжелой промышленности. Увеличились объемы производства Норильского горно-металлургического комбината им. А. П. Завенягина, что потребовало более структурированного транспортного обеспечения. В 1947–1953 гг. проходило строительство Трансполярной магистрали, которая бы стала путём сообщения между комбинатом и европейской частью страны, но осталась незавершённой. В 1956 г. был заложен первый атомный ледокол «Ленин», имеющий множество преимуществ перед стандартными ледоколами. В этом же году была завершена первая серия дизель-электроходов, предназначенных для прохождения во льдах без ледокольной проводки. Эти технические инновации позволили добиться круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Интенсивно открывались полярные станции и проводились исследовательские экспедиции. В начале 80-х гг. СМП работал на нужды строительства экспортного газопровода Уренгой — Помары — Ужгород. В последние годы существования СССР по СМП проводились многочисленные нефтеперевозки в связи с открытием месторождений нефти в Северном Ледовитом океане.

5. Период 1990-х – 2000-х гг. вошёл в историю Северного морского пути как начало открытия магистрали для прохода иностранных судов. Были учреждены несколько международных проектов по вопросам Арктики и СМП: Северный форум, Совет Баренцева/Евроарктического региона, INSROP, ARCDEV. Однако для зарубежных предпринимателей СМП представлялся осложнённым маршрутом для прохождения судов с изменчивыми эксплуатационными условиями и слабой инфраструктурой. Для поддержания в работоспособном состоянии отечественного северного флота у руководства не хватало средств и он значительно сократился к началу XXI в. В критическом состоянии находилась экологическая обстановка Арктического региона. В начале 2000-х гг. произошло возрождение интереса мирового сообщества к Северному морскому пути, начался поиск путей международного транзита и наращивания его инфраструктуры.

**Глава 2. Правовые основы функционирования Северного морского пути**

**2.1. Законодательная база транспортного сообщения по Северному морскому пути**

 В. И. Голдин полагает, что период современного развития Северного морского пути следует отсчитывать от 2008 – 2009 гг., когда был предпринят новый этап для закрепления юридического статуса этой транспортной магистрали. 18 сентября 2008 г. были утверждены Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Одним из важнейших национальных интересов России в документе было обозначено «использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации». Целью государственной политики в Арктике было названо «использование Северного морского пути для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации». Значение данного закона состоит в провозглашении Арктической зоны стратегически важным ресурсным объектом, который может быть эффективен для решения социально-экономических вопросов развития России[[59]](#footnote-58).

 Еще одной законодательной мерой по укреплению позиций СМП являлась Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., принятая Государственной Думой 22 ноября 2008 г. Обобщающими целями для различных транспортных инфраструктур страны были вхождение в мировую транспортную систему и повышение значения российского транспорта во внешнеэкономических связях. Что касается СМП, стратегия предполагала реконструкцию его портов, модернизацию имеющихся и строительство новых терминалов, обслуживающих прибывающие суда[[60]](#footnote-59).

В. И. Голдин в своей статье также перечисляет иностранные судоходные компании, которые под влиянием российских либерализующих законодательных актов воспользовались транзитными ресурсами СМП в эти годы. В 2009 г. по СМП прошёл караван судов от немецкой компании Beluga Group, осуществив грузоперевозку из Южной Кореи в сибирский Новый Порт и продолжив плавание до Амстердама. В последующем году суда этой компании вновь отправились по СМП из Швеции и Нидерландов в Новый Порт. В 2010 г. по магистрали были запущены суда датских компаний Torm и Nordic Bulk Carriers и норвежской Partner Shipping. Эти рейсы продемонстрировали возможности транспортной экономии судовых передвижений по Северному морскому пути. Так, в сентябре 2010 г. поставки железной руды из Норвегии в Китай через эту трассу обошлись заказчику на 180 тыс. долларов дешевле вследствие малой протяженности маршрута по сравнению с Суэцким каналом и коридором мыса Доброй Надежды[[61]](#footnote-60).

Л. Пискун отмечает, что договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, заключенный между Норвегией и Россией в сентябре 2010 г., расширил перспективы международного сообщения по СМП[[62]](#footnote-61). Кроме того, в сентябре 2011 г. на втором международном форуме «Арктика – территория диалога» премьер-министр В. В. Путин выступил с заявлением о способности Северного морского пути выдержать конкуренцию альтернативных морских трасс. По его словам, в ближайшем будущем СМП станет одним из важнейших мировых транспортных магистралей, соединяя рынок Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона[[63]](#footnote-62).

О верном направлении государственной политики в отношении Северного морского пути свидетельствует увеличение транзитных перевозок на этом участке транспортного маршрута. Так, по информации ФГУП «Атомфлот», в 2010 г. по СМП как промежуточной трассе между другими странами прошли 4 судна, а объем их грузов составил 111 тыс. т. В 2011 г. транзит осуществили уже 34 судна, а объем грузов был равен 820 тыс. т. В 2012 г. число транзитных судов выросло до 46, объем транзитных перевозок достиг 3914 тыс. т. Кроме того, в этом году по СМП впервые прошла поставка сжиженного природного газа (далее — СПГ) из Норвегии в Японию[[64]](#footnote-63).

Возросший интерес иностранных бизнес-сообществ и судоходных компаний стал непосредственной предпосылкой к принятию закона, регулирующего судоходство на протяженности СМП. Федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» (далее – Федеральный закон № 132-ФЗ) был принят 28 июля 2012 года. Он вносит изменения в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, который фиксирует административно-распорядительные нормы судоходства на всем протяжении транспортной магистрали. Цель федерального закона № 132-ФЗ – наладить устойчивое транспортное сообщение в арктической акватории. Он регламентирует следующие аспекты:

* границы акватории СМП;
* организационные аспекты судоходства по маршруту;
* учреждения, контролирующие осуществление государственной политики в отношении пути;
* условия получения разрешения на допуск судна в акваторию СМП;
* размер платы за ледокольное сопровождение судна[[65]](#footnote-64).

 Так, после принятия Федерального закона № 132-ФЗ в Кодекс торгового мореплавания РФ вошла статья 5.1. с обновлённым определением морских границ СМП: «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 Дежнёва 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». Согласно этой формулировке, протяжённость Северного морского пути составляет около 5600 км[[66]](#footnote-65).

Законодательство РФ многократно пыталось создать единый документ, который бы охватывал всё множество вопросов реализации судоходства по Северному морскому пути. Так, в 2012 г. Государственной Думой РФ рассматривался проект Федерального закона № 81250-6 «О государственном регулировании охраны и содержания Северного морского пути» (далее – Федеральный закон № 81250-6-ФЗ). В. В. Гаврилов поясняет, что правовой потенциал этого закона включал в себя фиксирование правовых основ государственного управления охраной и содержанием СМП. Федеральным законом № 81250-6-ФЗ предполагалось:

* узаконить основные аспекты государственной политики по СМП;
* утвердить понятие и границы СМП;
* управомочить территориальные органы управления СМП и определить область их компетенции;
* установить критерии допуска морских судов к плаванию по СМП;
* урегулировать вопросы их содержания и проводки;
* определить условия международного использования СМП[[67]](#footnote-66).

 Преимущество вышеуказанного законопроекта заключалось в предусмотренных им правилах технической и административной эксплуатации СМП, которые не вошли в принятый Федеральный закон № 132-ФЗ. Проект предоставлял преференцию России в вопросах владения и пользования СМП. В частности, в нём было регламентировано право России наложить запрет (временный или постоянный) на осуществление судоходства по Северному морскому пути при аварийных ситуациях. Кроме того, законопроект предусматривал специфику экономических отношений при движении судов по СМП. Они базировались на платном порядке лоцманской и ледокольной проводки судов, оплате судоремонта, услугах портовых служб, материальном возмещении ущерба, нанесенного Российской акватории, а также организации мероприятий, сопровождаемых заход судов в морские порты Северного морского пути [там же]. Тем не менее, недочёт законопроекта заключался в усложненных правилах получения допуска к движению по магистрали и неточных требованиях, предъявляемых к судам. Н. В. Абакумов высказывает предположение, что при этих недостатках в случае принятия Федерального закона № 81250-6-ФЗ произошло бы значительное ослабление интереса иностранных грузоперевозчиков к Северному морскому пути и, соответственно, его экономической эффективности. Законопроект был отклонён[[68]](#footnote-67).

Н. В. Абакумов подчёркивает, что Федеральный закон № 132-ФЗ, называемый научным сообществом «законом о Северном морском пути», не является целостным нормативным правовым актом, т. к. он не может рассматриваться независимо от других законов и не регламентирует полностью все аспекты сферы арктического судоходства. Главной задачей этого закона является утверждение правового статуса Северной магистрали и её базовых принципов. Ряд административно-хозяйственных и организационно-распорядительных аспектов СМП регулируется подзаконными актами, которые обладают меньшей юридической силой [Там же].

Так, правила плавания в акватории Северного морского пути, принятые Приказом Минтранса России от 17 января 2013 года № 7, утверждают основные вопросы судоходства по указанной трассе:

* порядок регулирования движения судов по СМП;
* организация лоцманской проводки судов с помощью ледоколов;
* условия навигационно-гидрографического и гидрометеорологического сопровождения судов в водах СМП;
* требования к судам по безопасности плавания и экологической сохранности морской среды[[69]](#footnote-68).

Федеральный закон № 132-ФЗ даёт общее представление о стоимости ледокольных проводок судов. Конкретная же тарификация в зависимости от типа судов, объема грузоперевозок и времени навигации указана в приказах Федеральной службы по тарифам Российской Федерации № 122-т/1 «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути» и № 46-т/2 «Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути» от 2011 и 2014 гг. соответственно[[70]](#footnote-69).

Развитие Северного морского пути в последнем десятилетии было стимулировано Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Этот документ был опубликован 20 февраля 2013 г. В стратегии Северный морской путь декларируется как «единая национальная транспортная магистраль России в Арктике». Стратегией учитывается модернизация систем связи и навигации СМП, его транспортной и энергетической инфраструктуры, обеспечение безопасности судоходства. Заявлена актуализация государственных программ по расширению ледокольного флота Арктики, обновлению портово-производственных комплексов, а также подготовка сети автомобильных дорог Приполярья к интеграции с международными транспортными коммуникациями. В качестве вспомогательных элементов транспортной системы Арктики указаны речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропорты[[71]](#footnote-70).

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года также предусматривала создание организационной структуры управления СМП. 15 марта 2013 года по распоряжению Правительства РФ была учреждена Администрация Северного морского пути. В её функции входит:

* согласование разрешений на осуществление судоходства в акватории СМП;
* отслеживание гидрометеорологических, ледовых и навигационных изменений в арктических водах;
* контроль гидрографических исследований;
* контроль над соблюдением безопасности судоходства и защиты морской среды[[72]](#footnote-71).

 Исходя из этого, заключаем, что принятие «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» в 2008 г. послужило катализатором для принятия и реализации законодательства в области транспортного сообщения по Северному морскому пути.

**2.2. Концессии Арктики и Северного морского пути**

Определение словаря финансово-экономических терминов гласит: «концессия - договор на временную сдачу в эксплуатацию иностранному государству, юридическому или физическому лицу (концессионеру) на определенных, согласованных сторонами условиях предприятий, земельных участков, недр и других объектов и ценностей в целях развития или восстановления национальной экономики и освоения природных богатств»[[73]](#footnote-72).

Выделяют несколько типов концессионных соглашений, два из которых актуальны для России. Тип «BОT» (Build — Operate — Transfer) — «Строительство — управление — передача» — характеризуется эксплуатацией объекта концессионером непосредственно после его строительства с последующей передачей государству. При разновидности концессии «BTО» (Build — Transfer — Operate) — «Строительство — передача — управление» — инвестор пользуется имуществом уже после того, как оно перешло в собственность государства[[74]](#footnote-73).

В российском законодательстве существует закон «О концессионных соглашениях», принятый в 2005 г. Он предусматривает взаимовыгодный вид юридического регулирования отношений частного сектора и государства: частный инвестор выполняет деятельность по созданию или восстановлению государственной собственности, получая в обмен право получать доход с его эксплуатации. Также существует вариант возмещения частных инвестиций через получение бюджетных субсидий, а непосредственный доход с объекта получает государство. В этих отношениях концедентом может быть Российская Федерация, либо её субъект, либо муниципальное образование. Концессионером выступает индивидуальный предприниматель или юридическое лицо [Там же].

7 мая 2018 г. вышел Указ Президента России [№204](http://kremlin.ru/acts/bank/43027) «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В пункте о развитии Северного морского пути поставлена цель о достижении объема грузоперевозок по СМП 80 млн т к 2024 году. Что не менее важно, этим Указом предлагался план развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. План был согласован 21 декабря 2019 г. Ниже приведём несколько положений:

* реконструкцию морских каналов, прилегающих к портам СМП;
* реконструкцию объектов федеральной собственности в портах;
* реконструкцию объектов инфраструктуры базы технического обслуживания Северного флота;
* строительство аварийно-спасательных и буксирно-спасательных судов;
* строительство и модернизацию гидрографических судов и атомных ледоколов;
* ежегодное навигационно-гидрографическое обеспечение навигации в акватории СМП;
* строительство серийных универсальных атомных ледоколов;
* модернизация плавтехбаз и теплоходов;
* строительство инфраструктурных объектов Мурманского транспортного узла;
* разработка и утверждение программы геологических исследований месторождений Арктической зоны РФ;
* предоставление транспортно-логистических услуг в акватории СМП с безбумажным электронным оформлением мультимодальных перевозок (с 2023 г.);
* реконструкция аэропортов в НАО, ЧАО и Республики Саха;
* обеспечение деятельности в акватории СМП с помощью данных дистанционного космического зондирования;
* разработка новейших технологий для эксплуатации навигационными, гидрографическими, гидрометеорологическими, диспетчерскими и аварийно-спасательными службами при СМП[[75]](#footnote-74).

 Органы управления Северного морского пути привлекают индивидуальных инвесторов для реализации перечисленных программ. Так, в 2019 г. был учреждён проект по постройке новых ледоколов при финансовой поддержке горно-металлургической компании «Норникель» и газовой компании «Новатэк». Стоимость каждого ледокольного судна была оценена в 40 млрд. руб. Половина стоимости реализации проекта оплачена средствами из государственного бюджета, а другая половина вложениями двух компаний. Партнёрам из частного сектора предложены льготные условия проводки судов по СМП для их грузоперевозок. В настоящее время проект находится на стадии строительства третьего и четвертого ледоколов серии ЛК-60. Работы предполагается завершить к 2026 г.[[76]](#footnote-75).

 Также в 2019 г. было заключено концессионное соглашение с «Новатэк». Его объектом стало строительство терминала «Утренний» для завода по производству СПГ на полуострове Гыдан. Через терминал предполагается экспортировать продукцию завода, но сам объект будет находиться в федеральной собственности. По данным РБК, 103,6 млрд руб. из 144,3 млрд руб. стоимости будут выделены из бюджета правительства Ямало-Ненецкого автономного округа. Ожидаемая дата сдачи объекта в эксплуатацию — 2023 г.[[77]](#footnote-76).

 В настоящее время актуальны и концессионные соглашения в сфере железнодорожной коммуникации Северного региона. После неудачной реализации проекта Трансполярной магистрали во время правления И. В. Сталина идея создания транспортной сети между регионами сибирских месторождений и западной частью страны не была оставлена. С ростом экономических потребностей (строительство заводов по производству СПГ и интеграция в нефтегазовый мировой рынок) и появлением новых дорожно-строительных технологий осуществить прокладывание железнодорожной сети стало возможным. В 2017 г. ОАО «Российские железные дороги» (далее — ОАО «РЖД») и ПАО «Газпром» заключили договорённость, по совместной разработке железной дороги «Северный широтный ход». Этот маршрут позволит осуществлять эффективную транспортировку грузов с Западно-Сибирского нефтегазоносного бассейна и уменьшить время следования до портов Северо-Западных регионов России. При поддержке ПАО «Газпром» планируется построить участок Надым – Пангоды, охватывающий 112 км расстояния. ОАО «РЖД» займётся реконструкцией примыкающих участков, принадлежащих Северной и Свердловской железным дорогам[[78]](#footnote-77).

В 2018 г. была заключена концессия между Федеральным агенством железнодорожного транспорта и специальной проектной компанией ООО «Северный широтный ход» (далее — ООО «СШХ»), являющейся дочерним обществом ПАО «Газпром». Цель соглашения — финансовое обеспечение, строительство и эксплуатация объектов железнодорожной инфраструктуры участка «Обская – Салехард – Надым». Среди этих объектов указаны:

* пpавoбережный жeлeзнодopoжный пoдхoд к совмeщeнному мocтoвoмy пeрeходу чeрeз рeкy Oбь от г. Салехарда;
* лeвoбережный жeлeзнoдoрoжный пoдхoд к совмeщeнному мостовому переходу через реку Обь от станции Обская;
* cовмeщeнный мoстoвой перехoд через рекy Обь (железнoдoрoжнaя часть);
* мocтовой пeрeхoд через pеку Haдым (железнодорожная часть); линейный участок Cалехард (включительно) - Hадым (Xоpей) (включительно).

 Суммарная стоимость строительства составляет 236,7 млрд руб. ООО «СШХ» инвестирует 103,1 млрд руб. в строительство железнодорожной линии. Кроме того, часть расходов на реализацию проекта берёт на себя ПАО «Газпром»: ПАО инвестирует 17,4 млрд руб. в проект. Оставшуюся стоимость покрывают деньги из капитального гранта государственного бюджета[[79]](#footnote-78).

 Таким образом, концессия является важным механизмом юридического регулирования отношений государства и юридических лиц, а также средством привлечения инвестиций частного сектора в создание объектов общего пользования. Концессии играют значительную роль в модернизации инфраструктуры СМП.

**2.3. Законодательная база добычи и экспорта полезных ископаемых Арктики**

 Как отмечает Е. В. Гладун, последние десятилетия российской деятельности в Арктике можно назвать «полярной лихорадкой»: наблюдается нарастание общественного интереса к минерально-сырьевому комплексу Арктики. В арктических морях и на континентальном шельфе расположены крупные нефтегазоносные бассейны, запасы каменного угля и рудные месторождения. Кроме того, арктическая акватория содержит богатый биологический массив, что располагает к добыче и экспорту рыбы, моллюсков и других промысловых видов[[80]](#footnote-79).

 По информации Базы данных по Арктике ИГЕМ РАН, на территории Арктики, которые принадлежат Российской Федерации, насчитывается более 8000 горнодобывающих объектов. Эти месторождения богаты такими полезными ископаемыми, как медь, серебро, золото, свинец, цинк, никель, титан, хром, углерод, платиновые и редкоземельные металлы, алмазы, фосфаты, железные руды, уголь и др. А. В. Волков приводит следующие группы горнодобывающих месторождений Арктики в российском пространстве:

* Ni-Cu-MPG месторождения, содержащие никель, медь и металлы платиновой группы (расположены около Норильска и Печенги);
* Pb-Zn-Ag месторождения, содержащие свинец, цинк и серебро (расположены на острове Новая Земля);
* алмазные месторождения (в Архангельской области);
* апатитовые месторождения (в горном массиве Хибины);
* эпитермальные месторождения Чукотки, содержащие золото и серебро;
* золото-сульфидные месторождения вкрапленных руд (на территории Чукотки);
* медно-порфировые месторождения (на территории Чукотки).[[81]](#footnote-80)

 Нефтегазовые ресурсы российской Арктики включают в себя 334 месторождения на суше и 26 на шельфе. Среди крупнейших регионов нефтегазодобычи — Тимано-Печорская нефтегазоносная провинция, Ямал, побережье Енисея и Оби, Штокмановское газоконденсатное и Приразломное нефтяное месторождения. Для их освоения используются технологии подводной добычи нефти и газа. Так, близость расположения Северного морского пути по отношению к областям арктических месторождений является экономикообразующим фактором для добычи и экспорта природных ресурсов [Там же].

В настоящий момент правительство РФ предпринимает ряд мер на законодательном уровне для стимулирования инвестиций в разработку Арктической минерально-сырьевой базы. В 2020 г. начался процесс рассмотрения пакета законопроектов о льготах для инвесторов в Арктике, предложенный Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики (далее — Минвостокразвития). Условия получения преференций резидента Арктики следующие: предпринимателю, зарегистрированному в Арктике, необходимо вложить в новый инвестпроект не менее 10 млн руб.[[82]](#footnote-81).

Предусматриваются следующие налоговые льготы:

* сниженная ставка налога на добычу полезных ископаемых (далее — НДПИ) в размере 5% сроком на 15 лет для проектов по шельфовой нефтедобыче;
* нулевая ставка НДПИ в течение 12 лет для производства СПГ и газохимии;
* нулевая ставка НДПИ в течение первых 12 лет с поэтапным выходом на полную пятипроцентную ставку с 13 года по 17 год для новых нефтяных провинций в Восточной Арктике (Чукотка, север Красноярского края и Якутии);
* нулевая ставка налога на прибыль в течение 10 лет.

В обсуждаемом пакете законопроектов также конкретизируется вопрос системы управления регионом: госкомиссия по вопросам развития Арктики, уполномоченный федеральный орган (Минвостокразвития), управляющая компания (Корпорация развития Дальнего Востока). Таким образом, принятие данных законов будет не только способствовать созданию благоприятного инвестиционного и предпринимательского климата, но и внесёт ясность в организационную структуру Арктики [Там же].

Данный пакет законопроектов постепенно переходит в стадию одобрения. 18 марта 2020 г. был принят федеральный закон № 65-ФЗ "О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации". Он предусматривает поправки в Налоговый кодекс РФ, катализирующие осуществление новых проектов по добыче углеводородов в Арктической зоне России. Согласно закону, ставка НДПИ на новых проектах добычи углеводородного сырья, базирующихся в море Лаптевых, Карском, Печорском, Белом, Баренцевом, Восточно-Сибирском, Чукотском, Беринговом и Японском морях снизится до 5%. Реализовано обнуление налоговой ставки для новых нефтяных провинций в Восточной Арктике. Введён налог 0% для новых проектов газопроизводства в Архангельской области, республике Коми, Якутии, Красноярском крае, ЯНАО, НАО и ЧАО. Кроме того, для действующих проектов Таймыра утверждена преференция в виде налогового вычета из НДПИ: эти суммы будут перераспределены в пользу устойчивого развития дорожной, транспортной, инженерной и энергетической инфраструктур региона[[83]](#footnote-82).

30 ноября 2013 г. президент РФ подписал закон о либерализации экспорта СПГ. Этот документ делает зарубежные поставки СПГ доступными для компаний, которые не входят в ПАО «Газпром». Критерием разрешения на экспорт для частных компаний является получение лицензий на месторождения федерального значения и наличие СПГ-завода или иных технологий сжижения газа. Также в продаже СПГ за рубеж участвуют госкомпании, которые используют газ российского шельфа для производства СПГ. Этим требованиям отвечают компания ПАО «Роснефть» и «Ямал СПГ» — интегрированный проект по добыче, сжижению и реализации природного газа, созданный на базе ПАО «Новатэк»[[84]](#footnote-83).

Принятие данного закона оказалось благоприятным для повышения конкурентности на российском рынке газа, однако в его реализации оказалось, что конкурентоспособность «Ямал СПГ» выше ПАО «Газпром». До вступления закона о либерализации экспорта СПГ в силу у «Газпрома» была монополия на поставки трубопроводного газа в Европу. Впоследствии российские власти оговаривали рекомендацию «Ямал СПГ» к экспорту газа в Азию. Так, в 2017 г. В. В. Путин на совещании по вопросам развития СПГ-проектов заявил о том, чтобы экспорт в этих проектах «не конкурировал с нашим же трубопроводным газом». Однако, из-за логистических особенностей транспортировки СПГ по Северному морскому пути, который недоступен для круглогодичной навигации, транспортировка продукции с завода «Ямал СПГ» в Азию осуществима только по Суэцкому каналу, что повышает ее временные и финансовые затраты. Поэтому проект поставляет около 80% продукции во Францию, Нидерланды, Великобританию, Испанию и другие европейские страны, куда традиционно экспортировали трубопроводный газ госконцерна[[85]](#footnote-84). По данным «Интерфакса», в 2018 г. потери российского бюджета от этих поставок оценивались в 30 млрд руб.[[86]](#footnote-85).

 Таким образом, меры законодательного стимулирования добычи и экспорта полезных ископаемых негосударственными компаниями, с одной стороны, приводят к интенсивной разработке минерально-сырьевой базы Арктики, а с другой — создают высокую конкуренцию юридических лиц с государственными предприятиями.

**ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 2**

1. Начиная с 2008 г., законодательство РФ приступило к активной разработке юридической основы эксплуатации Северного морского пути и Арктической зоны РФ. Вступил в силу документ «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», который обозначил намерение России интегрировать СМП в мировую судоходную систему. В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.» были утверждены методы модернизации СМП, чтобы адаптировать его к международному использованию. Государственная политика, направленная на увеличение притока иностранных компаний к СМП, привела к росту транзитных перевозок по этому маршруту. Вследствие этого, был подписан документ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», предусматривающий административно-организационные правила и положения. Тем не менее, цельного федерального закона, который бы урегулировал все аспекты пользования СМП, так и не появилось: Федеральный закон № 132-ФЗ функционирует в комплексе с рядом подзаконных актов, которые фиксируют административно-хозяйственные и организационно-распорядительные вопросы СМП. На основе «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» было принято решение о создании Администрации Северного морского пути.
2. Создание устойчивой инфраструктуры СМП осуществляется с помощью концессионных соглашений, при которых государство даёт объект своего владения во временную эксплуатацию юридическим лицам с целью строительства или реконструкции. Концессионер в дальнейшем использует объект с определенными преференциями для получения собственной выгоды. Этот вид отношений регулируется законом РФ «О концессионных соглашениях». В соответствии с указом «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» запланирован ряд национальных проектов по развитию инфраструктуры СМП. Для их реализации привлекаются частные инвесторы в рамках концессионных соглашений. Среди крупных концессионеров известны компании «Норникель», «Новатэк», ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», ООО «СШХ».
3. Проявление повышенного интереса мирового сообщества к арктическим запасам полезных ископаемых обусловило регламентирование процесса добычи и экспорта на законодательном уровне. В 2020 г. Минвостокразвития предложил к рассмотрению пакет законопроектов о льготах для инвесторов в Арктике. 18 марта 2020 г. он был частично реализован в форме федерального закона № 65-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации». Также в 2013 г. был опубликован закон о либерализации экспорта СПГ, позволяющий российским производителям сжиженного газа осуществлять его поставки за границу, обходя монополию ПАО «Газпром». Налоговые преференции и легализация экспорта СПГ способствовали выходу российских поставщиков на мировой рынок.

**3.1 Внешние экономические приоритеты Китайского бизнеса**

В настоящее время Китай является страной с самой быстро развивающейся мировой экономикой. Хотя его общий спрос на энергию быстро растет, его энергетическая структура также претерпевает огромные изменения. В течение долгого времени Китай придерживался стратегии «угольная энергетика» в качестве своей энергетической стратегии. Однако с предложенной стратегией устойчивого развития «ресурсосбережение и экологичность» и с целью вывести национальную экономику на путь высокой эффективности и энергосбережения Китай постепенно увеличивал долю чистой энергии, такой как нефть и газ в структуре энергетики. Сильно выросла потребность в ресурсах. Согласно отчету 《BP 2030 World Energy Outlook Report》, к 2030 году Китай станет крупнейшим потребителем энергии в мире[[87]](#footnote-86).

Огромное потребление энергии Китаем привело к недостаточному внутреннему снабжению, особенно нефтью и природным газом. Это заставило Китай сосредоточить свое внимание на международном энергетическом рынке. С 1993 года Китай стал импортером нефти, и с тех пор его импорт из года в год увеличивался. Согласно прогнозу Международного энергетического агентства, поставки сырой нефти в Китай к 2020 году достигнут 200-240 миллионов тонн, а его зависимость от иностранной нефти приблизится к 68%. Основными источниками импорта сырой нефти в Китай являются страны Ближнего Востока, Африки, Латинской Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона. На эти регионы приходится 87% общего импорта[[88]](#footnote-87). Однако они всегда были центром конкуренции между крупными державами. Существуют огромные геополитические риски и риски безопасности.

В последние годы арктический регион, богатый нефтегазовыми ресурсами, привлек внимание всего мира. Хотя его запасы нефти и газа ниже, чем на Ближнем Востоке, он, скорее всего, станет новой энергетической базой в Мир. В частности, степень разведки морских месторождений нефти и газа относительно низка и имеет очень большой потенциал разработки. После открытия запасов нефти и газа в Арктике, а также разработки угля, полезных ископаемых и биологических ресурсов в Арктике. Арктика стала «последней сокровищницей мира». Такие страны и регионы, как Россия, США, Канада и Европейский Союз, включили арктические энергетические ресурсы в свои собственные и региональные энергетические стратегии и важные основы экономического развития. Это также имеет большое значение для Китая, который переживает индустриализацию, урбанизацию и модернизацию сельского хозяйства. Проблема нехватки ресурсов и энергетической безопасности является и будет узким местом, сдерживающим строительство в Китае в течение долгого времени в будущем.

Кроме того, запасы угля в Арктике также чрезвычайно богаты и качественны. В настоящее время потребление энергии Китаем с углем в качестве основного компонента также требует срочного изучения зарубежных источников энергии, особенно высококачественных и экологически чистых ресурсов угля в Арктике. Богатые минеральные ресурсы Арктики, такие как железо, медь, никель, цинк, свинец, золото, марганец, олово и уран имеют большое экономическое и стратегическое значение для Китая. Однако препятствия в виде морского льда, низкие температуры зимой, технические ограничения и защита окружающей среды ограничивают разработку нефтегазовых ресурсов на арктическом континентальном шельфе, особенно неудобства, вызванные суровым климатом, который значительно ограничивает коммерческое освоение Арктики. Однако, с глобальным потеплением, таянием морских льдов и развитием высоких технологий, возможности использования энергоресурсов в арктическом регионе увеличились. В частности, открытие арктического водного пути привлекло внимание многих стран в мире. Помимо добывающей компании «Норильский никель» в Восточной Сибири, особенно важна добыча нефти и газа в России. Добыча сырой нефти достигает 80% всего арктического региона, а природного газа даже 90%.

**Спрос на сырую нефть в Китае с 2014 г. по ноябрь 2020 г.**



**Спрос (десять тысяч тонн)**

Источник данных: Национальное бюро статистики.

**Импорт сырой нефти Китаем с 2014 по 2020 годы**



**Спрос (десять тысяч тонн)**

Источник данных:Китайская таможня

Хотя внутренний рынок нефти хорошо развивается, текущий спрос на сырую нефть в Китае значительно превышает объем добычи, и большое количество сырой нефти необходимо импортировать каждый год. Согласно данным, в 2020 году Китай импортировал 540 миллионов тонн сырой нефти, что на 7,3% больше, чем годом ранее, что является рекордным показателем (совокупная сумма составляет 176,321 миллиарда долларов).

**2014-2019 гг. Национальный импорт сырой нефти、угля и природного газа**



**сырая нефть природная газа угль**

С точки зрения импорта и экспорта Китай является крупным производителем и потребителем энергии, и у него есть спрос на импорт энергии. В дополнение к сокращению импорта угля в 2015 году импорт сырой нефти, угля и природного газа моей страной увеличивался из года в год с 2014 по 2019 год. В 2019 году моя страна импортировала 510 миллионов тонн, 300 миллионов тонн и 100 миллионов тонн сырой нефти, угля и природного газа, соответственно.

**Структура энергопотребления Китая в 2018-2019 гг.**



В 2018 году потребление угля в Китае составило 59,00% от общего потребления энергии; за ним следовала нефть, составляющая 18,90%; потребление гидроэнергии, атомной энергии и энергии ветра составило 14,30%, а потребление чистой энергии составило 22,1%. В 2019 году потребление чистой энергии составило 23,40%, что свидетельствует о значительном увеличении доли потребления чистой энергии.

Основываясь на приведенной выше статистике, мы можем сделать следующие выводы: спрос на энергию в Китае увеличивался за последние пять или шесть лет, и он стал все более зависимым от импортируемой энергии. Для этого Китаю необходимо уделять внимание, разрабатывать и использовать в других регионах, особенно энергетические ресурсы в Арктике.

Принимая во внимание стратегию диверсификации импорта нефти, Арктический регион, несомненно, является первым выбором для импорта нефти и газа Китаем. Круглогодичная навигация по Северо-Западному проходу и Северо-Восточному проходу Арктического прохода сократит расстояние между Китаем и Арктическим регионом, энергетической сокровищницей будущего, откроет новые направления для освоения энергоресурсов Китая и расширит новые области энергетическое сотрудничество. Китай будет расширять сотрудничество со странами арктического региона в разведке и использовании месторождений энергии и полезных ископаемых, расширять торговлю нефтью, газом и сырьем, а также дополнять энергию и ресурсы, необходимые для долгосрочного экономического развития. В то же время строительство инфраструктуры, такой как портовые склады, базы нефтепереработки и транспортных судов, вызванное прохождением водных путей, также открывает возможности для Китая вблизи Арктики. Он может не только увеличить экспорт инфраструктуры, строительных материалов и промышленной продукции, но также может увеличить иностранные инвестиции и торговлю Китая, а также способствовать торговому балансу.

**3.2 Спрос на СМП и минерально-сырьевые ресурсы российской Арктики со стороны Китайских компаний**

Российский Арктический регион - кладовая многих полезных ископаемых. Россия обладает огромными запасами углеводородов на арктическом шельфе： около 106 миллиардов тонн нефтяного эквивалента, в том числе 69,5 триллиона кубометров природного газа. Арктический континент богат золотом, алмазами, ртутью, вольфрамом и редкоземельными металлами - эти месторождения полезных ископаемых являются основой для развития современных технологий в России. Развитие этих регионов и формирование новых производственных мощностей приведет к увеличению экспорта. Китай превратился в рынок с огромным потенциалом, Китай имеет большой инвестиционный потенциал и готов участвовать в инвестировании в новые производственные мощности. Россия и Китай имеют одинаковые интересы в развитии трансграничного транспортного потенциала арктических водных путей.

Китай участвовал в нескольких проектах, тесно связанных с освоением Арктического региона России и арктических водных путей. Китайским инвесторам принадлежит 29,9% Ямал СПГ в Арктике (Фонд Шелкового пути 9,9%, Китайская национальная нефтяная корпорация 20%). Остальные акционеры совместного предприятия и их доли: Новатэк 50,1% и французская Total 20%. 9,9% акций Silk Road Fund были выкуплены фондом у Новатэка в 2016 году. Поскольку Россия запрещает иностранным государственным предприятиям владеть более 25% акций российских стратегических предприятий, продажа и покупка акций должны быть одобрены правительством России.

Для реализации проекта Экспортно-Импортный Банк Китая и Китайский Банк Развития предоставили кредиты на сумму 9,3 млрд евро (примерно 11,4 млрд долларов) и 9,8 млрд юаней (примерно 1,63 млрд долларов) сроком на один год. Процентная ставка составляет 3,3% ~ 3,5. %. Фонд Шелкового пути инвестировал 1 миллиард евро (примерно 1,2 миллиарда долларов) в приобретение 9,9% акций «Ямал СПГ». Компания China Wuchang Shipbuilding Industry Group Co., Ltd. также предоставила оборудование для проекта, а именно 36 модулей для производства сжиженного природного газа весом 180 тонн. Ямальский СПГ может быть отправлен в определенный порт в Европе, а оттуда в страны Европы или Азии. В долгосрочной перспективе арктический водный путь станет основным маршрутом транспортировки природного газа. Почти 86% от общего объема производства СПГ будет напрямую отгружаться в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, из которых Китай составляет 25% (около 4 миллионов тонн)[[89]](#footnote-88).

Китайская национальная оффшорная нефтяная корпорация также участвовала в проекте Новатэка «Арктический СПГ-2», и обе стороны подписали рамочное соглашение о сотрудничестве по приобретению 10%-ной доли в российском проекте «Арктический СПГ-2». В рамках проекта будет построен новый завод на полуострове Геда. Природный газ, используемый для сжижения, будет поступать с нефтегазоконденсатного месторождения в Салмановске. Инвестиции в этот проект составляют около 10 миллиардов долларов США. Запуск первой производственной линии проекта «Арктик СПГ-2» запланирован на 2023 год. Ожидается, что он будет производить 18 миллионов тонн сжиженного газа в год, а проектная мощность по фазе - 6 миллионов тонн. Китай будет участвовать в развитии других логистических объектов вдоль арктического водного пути. Он планирует инвестировать в проект глубоководного портового узла в Архангельской области и участвовать в строительстве Беломорско-Коми-Уральской железной дороги, соединяющей Сибирь и Урал, Республика Коми (Белкомур). Протяженность железной дороги около 800 километров.

Реализация вышеперечисленных арктических проектов неотделима от транспортной проблемы, и преимущество стоимости транспортировки также является одним из главных преимуществ арктического водного пути. Морские маршруты должны нести относительно большие транспортные расходы, включая расходы на топливо, страховку, эксплуатацию судов и управление ими, а также оплату труда персонала. Поэтому при выборе маршрута доставки необходимо в полной мере учитывать давление на стоимость транспортировки, которое несет стоимость доставки, чтобы выбрать наиболее безопасный и экономически выгодный маршрут доставки. Как только арктический водный путь будет открыт для судоходства, снижение транспортных расходов может быть отражено со следующих точек зрения: во-первых, снижение затрат на топливо. Самым большим фактором, влияющим на стоимость морских перевозок, является потребление топлива. В настоящее время цена на нефть составляет половину общей стоимости фрахта, и между ними существует сильная положительная корреляция, и рост стоимости доставки такой же, как и рост в ценах на нефть. Следовательно, в случае если открытие арктического водного пути сократит рейс на 20-50%, потребление сырой нефти также сократится на ту же пропорцию. Стоимость доставки составляет не менее 50%, в результате чего по сравнению с традиционными для воздушных маршрутов стоимость доставки по арктическому водному пути снизится не менее чем на 10-25%, а доля цены на нефть в стоимости доставки напрямую пропорционально цене на нефть. Поэтому чем выше цена на нефть, тем выше стоимость доставки по арктическому водному пути[[90]](#footnote-89).

Во-вторых, снижение затрат на морское страхование. Расходы по страхованию — это расходы, направленные на предотвращение морских и внешних рисков. Как правило, страховые взносы по морскому страхованию составляют от 1% до 3% от стоимости товара. В связи с усилением пиратства в последние годы взносы за морское страхование традиционных маршрутов, проходящих через Малаккский пролив и воды Сомали, увеличились, а расходы на страхование составляют от 0,125% до 0,2% от общей стоимости судна[[91]](#footnote-90). Кроме того, стоимость морского сопровождения различных стран, которую невозможно точно рассчитать для предотвращения риска пиратства, также включена в стоимость доставки. Напротив, вероятность пиратства на арктических водных путях очень мала, что позволяет сэкономить на оплате страховки от пиратства.

Во-третьих, снижение операционных и управленческих затрат и оплаты труда персонала. Компенсация персонала и судовые операции, связанные с периодом рейса. На менеджмент приходится около 5.3% стоимости судоходства. Если морской пробег арктического водного пути удастся сократить на 0.2-0.5, то время плавания корабля также сократится в той же пропорции, и сократится время плавания. Время снизит оплату труда персонала и стоимость управления производством. Расчет на скорости 24 узла может сэкономить 2.5-12 дней плавания, а расчет на скорости 20 узлов может сэкономить от 3 до 14.5 дней плавания. Если принять во внимание длину очередей на входе в Панамский канал и на Суэцком канале можно сэкономить еще больше. Стоимость поездок персонала и управления операциями была снижена примерно на 1.6% до 2.7%[[92]](#footnote-91). Таким образом, использование арктических маршрутов может сэкономить значительную часть эксплуатационных и управленческих расходов, а также компенсацию персонала.

Во-четвертых, ограничения на типы кораблей. При непрерывном развитии экономики количество энергии, необходимое в будущем, будет более значительным, поэтому объем морской транспортировки энергии будет быстро расти. Крупные транспортные суда могут снизить транспортные расходы за счет сокращения доли основного капитала в процессе транспортировки. Стоимость морских перевозок, потребляемых гигантским нефтяным танкером грузоподъемностью 300000 тонн, превышает совокупные затраты на морские перевозки трех 100000 тонных нефтеналивных танкеров. намного ниже. Таким образом, чтобы сократить количество перевозок и увеличить объем перевозок одним судном, судоходные компании более склонны использовать большие суда с грузом от 200000 тонн и более. Суэцкий канал и Панамский канал имеют узкие водные пути. Существуют ограничения в отношении требований к типу судов, таких как ширина, осадка и дедвейт судна. Условия навигации ограничены и не могут соответствовать проходу больших судов. Дедвейт Панамского канала не может превышать 60 000–80 000 тонн, а дедвейт судна Суэцкий канал не может превышать 120 000 тонн. При 200000 тонн большие суда водоизмещением более 200 000 тонн не могут проходить через него, а только в обход к мысу Доброй Надежды и мысу Горн.

Следовательно, если влияние морского льда удастся устранить в будущем, то арктический водный путь будет свободен от ограничений, связанных с типами судов, и станет оптимальным маршрутом для плавания гигантских и сверх гигантских кораблей, что значительно повысит его эффективность, снизить стоимость доставки. Хотя судоходство по арктическим водным путям может включать стоимость аренды ледоколов или износ ледоколов выше, чем у обычных судов, арктический водный путь по-прежнему основан на всестороннем рассмотрении основных затрат на морские перевозки по океанским маршрутам, таких как топливо, страхование, компенсация персонала и управление эксплуатацией судов.

**3.3 Восприятие финансовых, правовых и политических условий работы на Российском рынке со стороны китайского бизнеса**

Серьезная нехватка инфраструктуры в Арктике - один из важнейших факторов, ограничивающих развитие арктических водных путей. Чтобы сделать арктический водный путь коммерчески жизнеспособным, экологически устойчивым и безопасным, он зависит от строительства инфраструктурных проектов, таких как перевалочные порты, поставка топлива, поисково-спасательные операции и восстановление окружающей среды. По оценкам компании Guggenheim, в следующие 15 лет дефицит финансирования инфраструктуры Арктики достигнет одного триллиона долларов, включая железные дороги, шоссе, новую энергетику, морскую инфраструктуру, социальную инфраструктуру и другие проекты. Среди них, по оценке Гуггенхайма, потенциальные новые энергетические проекты требуют совокупных инвестиций в размере 50 миллиардов долларов, а проекты морской инфраструктуры требуют инвестиций примерно в 16 миллиардов долларов. Морская инфраструктура Арктики включает в себя «жесткие объекты», такие как доки, водные пути, соединительные дороги или железные дороги между портами и ледоколы, а также информационные «мягкие объекты», такие как данные о погоде, гидрологии и морском льде.

Некоторые аналитики отметили, что при освоении Арктического региона разработчики государственного сектора часто рассматривают важные арктические проекты в промежутке времени от десяти до двадцати лет, в то время как инвесторы частного сектора будут уделять больше внимания сроку окупаемости проекта и внутренней норме доходности. В настоящее время инфраструктурное строительство в Арктике очень несовершенно, отсутствуют даже автомобильные и железные дороги для основных транспортных инфраструктурных материалов. Необходимо начинать с нуля. Это серьезная проблема для инвестиций частного сектора. Он отметил, что для некоторых арктических стран военные расходы на самом деле являются важной движущей силой для строительства портов и морской инфраструктуры в Арктике. После этого многие инвестиционно-коммерческие операции частного сектора фактически продолжались гладко.

Гуо Пэйцин, профессор Школы международных отношений и государственного управления Океанического университета Китая, отметил, что ямальский проект нельзя назвать типичным примером будущего освоения Арктики. Хотя проект был разработан крупной российской частной компанией «Новатэк», на самом деле он был разработан президентом Путиным и Россией. Федеральное правительство «напрямую руководит и продвигает». Таких проектов, напрямую возглавляемых и продвигаемых высокопоставленными федеральными чиновниками, вряд ли будет много в долгосрочной перспективе. В настоящее время китайско-российское сотрудничество в освоении Арктики находится на начальной стадии, и России необходимо ввести более конкретную политику поддержки инвестиций, а также создать еще несколько «убедительных бизнес-моделей и модельных проектов для повышения доверия». инвесторов частного сектора. Кроме того, китайские компании в настоящее время имеют «обычное мышление» в отношении своих зарубежных инвестиций, то есть они готовы иметь дело с местными чиновниками и элитами, и им не ясно, что говорят другие местные заинтересованные стороны[[93]](#footnote-92).

Теоретически риски зарубежных инвестиций делятся на политические и неполитические риски. Политические риски включают нарушение государством контракта, войну, гражданские беспорядки, а также риски экспроприации и национализации, в то время как некоммерческие риски в основном делятся на доступ к рынку, ограничения импорта и экспорта, правила рыночной конкуренции, трудовые вопросы, вопросы соблюдения экологических требований и обмен валют, контроль как типичный повседневный распорядок операционный риск[[94]](#footnote-93).

Правовые риски прямых инвестиций китайских компаний в Арктику включают не только невозможность доступа китайских компаний из-за факторов форс-мажора, таких как ужесточение инвестиционной политики в целевых странах на этапе доступа арктических проектов, но и местной правовой среды и столкнуться с потенциальными экономическими потерями или судебными разбирательствами. Особенно в переходный период трансформации иностранных инвестиций у китайских инвесторов относительно не хватает практического опыта в области зарубежных инвестиций, особенно в арктических странах, поэтому потенциальные риски также высоки.

Из-за всестороннего соперничества России с Соединенными Штатами, которые также являются военной державой, Россия имеет очень четкую цель разработки и использования ресурсов Арктики, содействия социально-экономическому развитию и поддержанию национальной безопасности при формулировании своей политики в Арктике. В мае 2009 года президент России подписал Стратегию национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года, подчеркнув важность создания базовой транспортной, энергетической, информационной и военной инфраструктуры в Арктике. Постепенное увеличение инвестиций Китая в строительство инфраструктуры (особенно строительства железных дорог и нефтяных портов) вдоль Северного Ледовитого океана России является причиной того, что предприятия, финансируемые Китаем, сталкиваются с более серьезными рисками и проблемами на этом политическом фоне.

Страны Арктики разработали подробные национальные стратегии развития для освоения и использования арктического региона, после чего часть богатых природных ресурсов арктического региона стала важным стратегическим ресурсом для конкретных арктических стран. Отрасли, связанные с этими ресурсами, также стали чувствительными отраслями, связанными с национальной экономикой и средствами к существованию людей. Все страны имеют особые модели управления в своих правовых системах, касающихся иностранных инвестиций.

Российский «Закон об иностранных инвестициях в стратегических областях» также четко определяет «стратегические отрасли»[[95]](#footnote-94), которые ограничивают иностранные инвестиции. Основываясь на твердой силе России в традиционной энергетической отрасли, намерение Китая получить сырьевые продукты, необходимые Китаю для сотрудничества на арктическом шельфе, очень очевидно, а освоение арктического шельфа имеет важное значение для энергетических компаний, технологий и промышленности Китая. Огромная привлекательность, китайские инвесторы должны воспользоваться возможностью и в то же время обратить внимание на защиту от красных линий «стратегических отраслей» России, чтобы максимизировать корпоративные интересы.

Арктика находится в зоне сильного холода, и строительство инфраструктуры в этих зонах, как правило, невысокое. Такой статус-кво, конечно, привлек китайских инвесторов к использованию значительных средств для инвестирования в местные инфраструктурные проекты, но, конечно же, он также создал коммерческий риск отсутствия оборудования, совместимого с обильными ресурсами Арктики. Финансируемые Китаем предприятия, которые инвестируют в местный регион, должны тратить большие средства на строительство заводов, транспортировку сырья и доставку готовой продукции на месте, а также принятие чрезвычайных и спасательных мер в случае экстремальной погоды. Это создает огромные риски и проблемы для местных операций компаний. Во-вторых, холодные погодные условия в арктическом регионе делают местную экосистему чрезвычайно хрупкой. Чтобы защитить хрупкую экологическую среду, арктические страны будут строго анализировать влияние прямых иностранных инвестиций на местную окружающую среду. Низкая температура в Арктике делает загрязняющие вещества более непригодными для разложения, а окружающая среда имеет плохую способность к самовосстановлению. В условиях потепления арктического климата выброс загрязняющих веществ из замерзших ледниковых земель ускорится, что приведет к серьезным экологическим проблемам и поставит под угрозу защиту окружающей среды и здоровье людей в этой области. Во избежание неограниченного увеличения экологического ущерба арктические страны также установили более строгие стандарты защиты окружающей среды для инвестиций в предприятия, финансируемые Китаем, чем в Китае. Предприятия, скорее всего, столкнутся с риском несоблюдения стандартов обращения с загрязнителями и чрезмерный сброс отходов в их деятельности.

Наконец, холодная и бесплодная природная среда в Арктике привела к малой численности населения. Это заставляет арктический регион проводить национальную политику с высоким уровнем благосостояния для поддержания базового социального обеспечения и здоровья рабочих. Некоторые арктические регионы не принимают отправку иностранных рабочих. В северном полушарии в арктическом регионе зимой короткие дни и длинные ночи, а время от времени случаются полярные ночи. В каждой стране действуют особые правила в отношении режима рабочего времени. Это то, на что предприятия, финансируемые Китаем, должны обращать особое внимание, когда инвестирование и работа на местном уровне. Следовательно, это также ведет к определенному соблюдению трудового законодательства и рискам получения разрешения на работу и проживания.

Российский «Закон об иностранных инвестициях в стратегические области» охватывает 13 категорий и 42 вида деятельности, связанных с производством и разработкой специальных металлов и сплавов, исследованиями в области авиации, подводными ресурсами и производством ядерного сырья. Ограничения, большинство традиционных инвестиционных отраслей выходит за рамки этой сферы таких как нефть, природный газ, уголь, деревообработка, строительство, транспорт и связь, пищевая промышленность, автомобилестроение и т.д., поощряются и поддерживаются российскими законами и нормативными актами. Что касается нынешнего китайско-российского торгового рынка, строительство свободной портовой инфраструктуры и разработка полезных ископаемых на российском побережье Северного Ледовитого океана является одним из наиболее привлекательных проектов прямых инвестиций для китайских инвесторов. Инвестиции в проекты комплексного развития транспортных узлов, строительство угольных терминалов и других стратегических объектов энергетики и строительства инфраструктуры, плавное выполнение этого рамочного соглашения по-прежнему зависит от внимания и понимания Россией национальной безопасности.

Таким образом, в системе законодательства Китая о прямых иностранных инвестициях еще нет конкретных законодательных норм об иностранных инвестициях для Арктического региона и арктических стран. С одной стороны, «неограниченные китайские инвестиции» заставили арктические страны не доверять местному инвестиционному поведению предприятий, финансируемых Китаем, и будут и дальше разрабатывать более строгие системы управления инвестициями в Арктику, что в конечном итоге улучшит стандарты доступа к инвестициям в смежных отраслях в арктических странах. С другой стороны, на прямые инвестиции китайских предприятий в арктические страны нельзя положиться, соответствующие инвестиционные споры не могут быть разрешены, а соответствующие правовые риски, упомянутые в этой статье, не могут быть эффективно устранены. Наличие полноценной законодательной системы для прямых инвестиций в арктические страны является основной гарантией предотвращения рисков у источника инвестирования.

 **3.4 Китайские оценки конкурентоспособности СМП в качестве маршрута для вывоза сырья из Арктической зоны РФ**

В последние годы Китай стал страной с большим спросом на нефть, природный газ и минеральное сырье. Теперь это страна с самым высоким импортом сырья. Из-за этнических, региональных и культурных конфликтов традиционные рынки импорта нефти и традиционные маршруты транспортировки через Юго-Восточную Азию, Южную Азию и Западную Азию менее безопасны. 70% импорта сырой нефти Китая поступает из таких стран как Иран, Ирак, Ливия, и Судан, и эти страны либо внутренняя политика нестабильна, либо существуют противоречия и конфликты с западными державами. Например, четвертая ближневосточная война, произошедшая в 1970-х годах, вызвала нефтяной кризис, который напрямую привел к стагнации экономик многих стран. Поэтому Китаю следует учиться на опыте и активно стремиться к созданию стабильного и диверсифицированного рынка импорта энергии, чтобы обеспечить растущий спрос страны на энергию. В то же время Россия очень богата энергоресурсами, особенно в арктическом регионе, которые могут удовлетворить потребности Китая в энергии. Более того, у Китая и России есть всеобъемлющие стратегические партнерские отношения. Внутренняя политика России также очень стабильна. Сотрудничество с энергетиками стран Ближнего Востока более стабильно и надежно. А также освоение и использование арктического Северо-Восточного прохода и арктических энергоресурсов. Реализация этого проекта не только значительно сократит торговую дистанцию ​​между Европой и Азией, но также поможет смягчить заметное противоречие между спросом и предложением энергоресурсов в мире, будет способствовать долгосрочному экономическому и социальному развитию, а также расширить и углубить Китай и другие страны. Стран, особенно это сотрудничество с Россией. Однако есть еще много внутренних и внешних недостатков и проблем.

Китайские ученые считают, что, хотя арктический водный путь имеет исключительную коммерческую ценность, спешить с ним не следует. Даже летом в Северо-Западном проходе много айсбергов и льдин. Арктическая ледяная шапка непрерывно переносит высокие ледяные глыбы с запада в Северо-Западный проход через пролив МакКлюра. Скорость движения льда очень высока, каждый день проходит 16 км. Ветер и холодная вода - это льдины, собранные в огромные ледяные гряды. Более того, морской туман, образующийся при встрече теплого течения с холодной морской водой, густой и плотный. Кроме того, суровые погодные условия, такие как рифы, песчаные отмели, отмели и четырехмесячные полярные ночи также сделали безопасность арктических водных путей непредсказуемой.

Заместитель министра Дальнего Востока и развития Арктики Александр Крутиков заявил в российской газете, что в ближайшие 10 лет Россия будет активно развивать нефтегазовую отрасль в арктическом регионе, активно продвигать строительство инфраструктуры портового города и Арктический водный путь в рынок. Конкурентоспособный морской путь увеличит годовой объем грузоперевозок по этому каналу до 80 миллионов тонн к 2024 году. Он также сказал, что по сравнению с традиционным южным водным путем страны Азии и Европы могут сэкономить время от 10% до 30% при транспортировке грузов по арктическому водному пути. За последние годы грузооборот арктического водного пути значительно увеличился: в 2018 году грузооборот России по водному пути превысил 20 млн тонн. Министерство Дальнего Востока и развития Арктики разработало План развития водных путей в Арктике, направленный на активное развитие нефтегазовой отрасли в Арктике. Годовой объем производства СПГ в арктическом регионе России к 2024 году достигнет 120 миллионов тонн. Развитие нефтегазовой отрасли значительно увеличит объемы грузоперевозок по арктическим водным путям[[96]](#footnote-95).

На основе различных анализов можно увидеть, что, с одной стороны, открытие арктического морского пути может приблизить Китай к Арктике, более стабильному и безопасному источнику энергоснабжения, облегчить затруднительное положение нестабильности в источнике энергоснабжения Китая. Импорта энергии и обеспечения безопасности энергоснабжения Китая; С другой стороны, чтобы обеспечить более безопасный и удобный канал транспортировки энергии, избавиться от чрезмерной зависимости от традиционных маршрутов, сократить расстояние транспортировки и обеспечить безопасность Морская транспортировка энергии Китаем, поэтому, независимо от того, рассматривается ли это с точки зрения энергоснабжения или транспортировки энергии, открытие арктического водного пути, несомненно, предоставляет хорошие возможности для импорта энергии Китаем и имеет большое значение для лучшей гарантии энергетической безопасности Китая.

**ВЫВОДЫ ПО ГЛАВЕ 3**

1. Китай в настоящее время является быстро развивающейся страной в мировой экономике, и его общий спрос на энергию быстро растет. Согласно отчету 《BP2030 World Energy Outlook Report》, к 2030 году Китай станет крупнейшим потребителем энергии в мире. Арктический регион обладает чрезвычайно богатыми запасами другого сырья, такого как нефть, уголь и полезные ископаемые, и их качество очень высокое. Следовательно, существует острая необходимость в развитии заморских районов производства энергии в Китае, особенно в области высококачественного чистого угля и богатых минеральных ресурсов в арктическом регионе, которые имеют большое экономическое и стратегическое значение для Китая. Арктический регион, несомненно, является первым выбором для импорта нефти и газа Китаем. В то же время строительство инфраструктуры, такой как портовые склады, базы нефтепереработки и транспортных судов, вызванное открытием арктического водного пути, также открывает возможности для Китая вблизи Арктики. Он может не только увеличить экспорт инфраструктуры, строительных материалов и промышленной продукции, но также может увеличить иностранные инвестиции и торговлю Китая, а также способствовать торговому балансу.

2. Китай участвовал в некоторых проектах, тесно связанных с освоением Арктического региона России и арктических водных путей. Наиболее представительными участвующими компаниями являются: Китайская национальная нефтяная корпорация; Китайская национальная оффшорная нефтяная корпорация; China Wuchang Shipbuilding Industry Group Co., Ltd.; China COSCO Shipping Group и т. д. Сюда входят: нефть, природный газ, угля и другие источники энергии; строительство инфраструктуры, такой как порты и железные дороги, а также инвестиции и строительство крупных грузовых судов и ледоколов в транспортной сфере. В процессе инвестирования китайские банки и фонды также оказали серьезную кредитную поддержку. Например, в проекте «Ямал» Экспортно-импортный банк Китая, Банк развития Китая и Фонд Шелкового пути предоставили в общей сложности до 14,23 млрд долларов на проект.

3. Проанализированы риски, плюсы и минусы китайских компаний, инвестирующих в российскую Арктику, с точки зрения инвестиций, права, политики. Мы приходим к следующему выводу: серьезная нехватка инфраструктуры в Арктике - один из важнейших факторов, ограничивающих развитие арктических водных путей. Окружающая среда в Арктике суровая. Для компаний доходность в короткие сроки невысока, а объем инвестиций огромен. Для частных компаний это может быть не лучший выбор. Инвестиции в этот регион также сопряжены с высокими правовыми и политическими рисками. Политические риски включают нарушение правительством контрактов, войны, гражданские беспорядки, а также риски экспроприации и национализации. Некоммерческие риски в основном подразделяются на доступ к рынкам, ограничения импорта и экспорта, правила рыночной конкуренции. Ежедневные бизнес-риски, представленные трудовыми вопросами, проблемами соблюдения экологических требований и валютным контролем. В ответ на вышеупомянутые проблемы в системе законодательства Китая о прямых иностранных инвестициях - еще нет специального законодательства и нормативных актов об иностранных инвестициях для Арктического региона и арктических стран. Следовательно, в процессе инвестирования китайскими компаниями они могут столкнуться с невозможностью полагаться на прямые инвестиции в арктические страны, соответствующие инвестиционные споры не могут быть разрешены, а соответствующие правовые риски, упомянутые в этой статье, не могут быть эффективно устранены.

4. Открытие арктического водного пути может приблизить Китай к Арктике, более стабильному и безопасному источнику энергоснабжения, облегчить затруднительное положение нестабильности в источнике импорта энергии в Китай и обеспечить безопасность энергоснабжения Китая; это также обеспечивает более безопасный и удобный путь. Каналы транспортировки энергии в Китае, избавление от чрезмерной зависимости от традиционных маршрутов, сокращение транспортных расстояний, обеспечение безопасности морских перевозок энергии в Китае, имеют большое значение для более надежных гарантий энергетической безопасности Китая.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Задачей теоретической части исследования было сформировать наиболее полное представление о Северном морском пути как главном маршруте арктического судоходства, историческом и юридическом объекте России.

Первая глава исследования была посвящена развитию СМП в различные исторические периоды в изменяющихся общественно-политических условиях. Был рассмотрен временной отрезок от XI в. до последних лет Российской империи 1880-1890 гг., оказавшийся показательным с точки зрения массовых географических открытий, климатических, гидрологических и гляциологических исследований Северного региона, а также поиска новых технических решений для успешного осуществления полярных экспедиций. Был проведен анализ межвоенного периода 1920-1930 гг., характеризующийся завершением российской монархии и утверждением СССР. В результате этого анализа был сделан вывод о том, что советское руководство стало принимать более активное участие в развитии СМП, который в 1932 г. стал официальной транспортной магистралью. Было установлено, что при поддержке государства началось постепенное расширение ледокольного флота, развитие полярной авиации, оформление береговой инфраструктуры СМП, а также появление научно-исследовательских и управленческих структур. Далее был изучен период Великой Отечественной войны, когда СМП выступал важным военно-стратегическим объектом. Было установлено, что по маршруту СМП курсировали суда-конвои, через северные порты транспортировали грузы от стран-союзников СССР, а Северный морской флот активно участвовал в боевых действиях. Были исследованы особенности развития СМП в послевоенный период СССР вплоть до его распада. Так, активное совершенствование технологий судостроения в 50-е и 60-е гг. привело к усиленному развитию морских перевозок, круглогодичной навигации в западном секторе Арктики, бесперебойному транспортному обеспечению промышленной деятельности Сибири в 70-80 гг. XX в. Последним был рассмотрен посткоммунистический период России по настоящее время. Было отмечено, что Северный морской путь открылся для транзитного прохода иностранных судов и политика государства взяла курс на международное сотрудничество по вопросам Арктики. 90-е гг. XX в. были охарактеризованы кризисом в арктическом судоходстве, а начало XXI в. было представлено как время возрождения мирового интереса к СМП с поиском путей международного транзита и наращивания его инфраструктуры.

Во второй главе исследования были детально рассмотрены юридические особенности функционирования Северного морского пути и концессионные отношения, связанные с ним. Так, была проанализирована законодательная база транспортного сообщения по СМП. Было заключено, что на данный момент существует ряд взаимодополняющих юридических документов, регламентирующих административно-хозяйственные и организационно-распорядительные аспекты СМП, среди которых основной — Федеральный закон № 132-ФЗ. Далее были проанализированы концессии, заключенные для реализации национальных проектов по модернизации инфраструктуры СМП между государством и следующими юридическими лицами: «Норникель», «Новатэк», ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», ООО «СШХ». Заключительным пунктом теоретической части были проанализированы правовые основы добычи и экспорта полезных ископаемых Арктики. Было установлено, что правительство РФ предпринимает ряд мер на законодательном уровне для стимулирования инвестиций в разработку Арктической минерально-сырьевой базы. Налоговые преференции и легализация экспорта СПГ, закрепленные в федеральном законе № 65-ФЗ и законе о либерализации экспорта СПГ, способствовали выходу российских поставщиков на мировой рынок.

В третьей главе исследования рассмотрели основные статистики спроса Китая на энергию за последние годы нетрудно увидеть, что спрос на энергию в Китае за последние пять или шесть лет продолжал расти, и он стал все более зависимым от импортируемой энергии. Для этого Китаю необходимо внешнее внимание, развитие, и использование в других регионах.Это энергетический ресурс Арктического региона. Принимая во внимание стратегию диверсификации импорта нефти, Арктический регион, несомненно, является первым выбором для импорта нефти и газа Китаем. В то же время крупные китайские предприятия, такие как Ямальский проект, инвестированный Китайской национальной нефтегазовой корпорацией, оборудование, инвестированное China Wuchang Shipbuilding Industry Group Co., Ltd. для Ямальского проекта и China National Offshore Oil Co., Ltd. участие в проекте Новатэка «Арктический СПГ-2», а также инвестиции в другие месторождения, такие как уголь, полезные ископаемые и другие месторождения, могут показать энтузиазм китайских компаний инвестировать в арктические проекты. Но в то же время инвестирование сопровождается рядом рисков и трудностей, включая правовые аспекты, аспекты политики, трудовые вопросы и аспекты инвестиций. Однако, судя по общему анализу, китайские ученые, юристы и аналитики очень оптимистично оценивают перспективы развития Арктического водного пути. Эти преимущества в основном отражаются в: внутриполитической стабильности России, коротких транспортных циклах и низких транспортных расходах, а также в достаточных условиях поставок, и т. д.

Развитие арктического водного пути является общим стремлением двух стран, а арктический водный путь является важным трансграничным транспортным маршрутом для Китая «Один пояс и один путь». Общая готовность может найти разумный компромисс и взаимовыгодные и беспроигрышное решение для двух стран. Это в интересах крупных китайских и российских компаний.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Офиц. сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 16.03.2021)

Концессионное соглашение в отношении будущей железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым // Правительство России [Офиц. сайт]. URL: http://government.ru/ (дата обращения 19.03.2021)

О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути. Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2012. – № 18. – Ст. 2207

Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути. Приказ Минтранса России от 17 января 2013 года № 7 // Российская газета. – 2013. – № 86. – 19 апреля

Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути. Приказ ФСТ РФ от 7 июня 2011 года № 122-т/1 // Российская газета. – 2011. – № 138. – 29 июня;

Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути. Приказ ФСТ России от 4 марта 2014 года № 46-т/2 // Российская газета. – 2014. – № 95. – 25 апреля

Предмет деятельности и функции АСМП // ФГБУ Администрация Северного морского пути [Офиц. сайт]. URL: http://www.nsra.ru/ (дата обращения 17.03.2021)

План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года // Правительство России [Офиц. сайт]. URL: http://government.ru/ (дата обращения 17.03.2021)

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // Правительство России [Офиц. сайт]. URL: http://government.ru/ (дата обращения 17.03.2021)

Федеральный закон "О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации" от 18.03.2020 N 65-ФЗ (последняя редакция) // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/ (дата обращения – 20.03.2021)

Абакумов Н. В. Федеральный закон о Северном морском пути: аргументы «За» и «Против» // StudNet. 2020. №7. URL:https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 13.03.2021)

Амосов А. Г. К 60-летию создания атомного ледокольного флота России // Полярные чтения на ледоколе «Красин». 2014. №. URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 07.03.2021)

Андреев А.О., Дукальская М.В., Фролов С.В. Проблемы Арктики и Антарктики // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. №1. С. 8.

Арикайнен А.И. Советские Карские экспедиции / А. И. Арикайнен // Арикайнен А. И. Транспортная артерия Советской Арктики. – М., 1984 – С. 63–74. – (Серия: Наука и технический прогресс)

Арктика уже немного "горячая точка": [по итогам Международного форума "Арктика – территория диалога"] / подготовила С. Гаврилова // Правда Севера. – 2011. – 28 сент. – С. 8–9

Белов Д., Дмитрий Иванович Менделеев. Судостроение и арктическое мореплавание. Освоение Крайнего Севера // Исследователь/Researcher. 2009. №1. URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 15.02.2021).

Белов М.И. О деятельности Главного управления Северного морского пути // Летопись Севера. М., 1975. Т. 7. С. 14

Белов М. И. Отпор врагу. Провал операции «Вундерланд». В глубоком тылу / М.И. Белов // Белов М. И. Путь через Ледовитый океан : очерки истории открытия и освоения СМП / М. И. Белов. – М., 1963. – С. 185–197

Берг Л.С. Очерки по истории русских географических открытий [Текст] / Л. С. Берг. - .Москва ; Ленинград : Изд-во Акад. наук СССР, 1946. - 358 с.

Беркуль Г.В. Два арктических рейса в одну навигацию / Г.В. Беркуль // Летопись Севера. – М., 1975. – Т. VII. – С. 44–49

Бизнес профинансирует ледокольный флот для Севморпути // РБК [Офиц. сайт]. URL: https://www.rbc.ru/ (дата обращения 18.03.2021)

Брянский Л.Н. [Метрология и экспедиция Ф. Нансена](http://www.kipis.ru/archive/articles/index.php?ELEMENT_ID=7742) // КИПиС. — 2007. — Вып. 1.

Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с.

Булатов В. Н. Русский Север / В. Н. Булатов. − Архангельск, 2002 – Кн. 4 Свет Полярной звезды (ХVIII – ХIХ вв.). – 271 с.

Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга / Пер. с рукописи на нем. яз. Ю.И. Бронштейна ; Под ред. и с предисл. А.И. Андреева ; Гос. ордена Труд. кр. знамени публ. б-ка им. М.Е. Салтыкова-Щедрина. - Ленинград ; Москва : Изд-во Главсевморпути, 1940. -173, [3] с.

Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря: два исторических плавания, 1932 и 1934 гг. – М.; Л., 1946. – 261 с..

Виноградов С.Ф. Во льдах его дороги. [Текст] : [О Г.А. Ушакове] / С. Ф. Виноградов. - Москва : Политиздат, 1981. - 127 с.

Волков А. В., Галямов А. Л., Лобанов К. В. Минеральное богатство Циркумарктического пояса // Арктика: экология и экономика. — 2019. — № 1 (33). — С. 106—117.

Гаврилов В. В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. 2015. №2 (218). URL:https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 14.03.2021)

Гладун Е. В. Арктическое законодательство в России: достижения и пробелы // Проектный офис развития Арктики. – От 15.08.2018. – URL: https://goarctic.ru/ (дата обращения 19.03.2021)

Голдин В. И. Севморпуть: к новейшей истории вопроса // Проектный офис развития Арктики. – От 15.08.2018. – URL: <https://goarctic.ru/> (дата обращения 15.03.2021)

Гончаров А.Е. Северный морской путь и сибирское порто-франко // География и геоэкология Сибири. Красноярск, 2008. Вып. 3. С. 230-233.

Гончаров А.Е. История коммерческих экспедиций Северного морского пути : 1870-е-1890-е гг. : автореферат дис. ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Гончаров Александр Евгеньевич; [Место защиты: Кемер. гос. ун-т]. - Кемерово, 2013. - 33 с.

Гриценко В. Н. «Сталинская» дорога // Тобольский исторический сборник: Сборник научных трудов. Тобольск, 1994. Вып. I. Часть II. С. 64-84

[Дворецкая А. П](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%94%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%B0%D1%8F,_%D0%90%D0%BD%D0%BD%D0%B0_%D0%9F%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D0%B0&action=edit&redlink=1). История становления Норильского комбината в документах Государственного архива Красноярского края: 1941—1945 гг. // Роль СССР во Второй мировой войне: к 65-летию Великой Победы: Всероссийская научная конференция (22 апреля 2010 г.) : материалы конференции. — Красноярск: [Сибирский юридический институт МВД России](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8E%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%83%D1%82_%D0%9C%D0%92%D0%94_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8), 2010. — С. 216—223

Дремлюг В. В. Навигационно-гидрографическое обеспечение морских операций в Арктике, 1941 – 1945 гг. / В. В. Дремлюг // Северные конвои. – Архангельск, 2000. – Вып. 4. – С. 78–90

Зеленская Ю.Н. Кировская железная дорога как стратегический объект Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Зеленская Юлия Николаевна; [Место защиты: С.-Петерб. гос. ун-т]. - Петрозаводск, 2016. - 231 с.

Зубкова Е. Ю. Послевоенное советское общество: политика и повседневность. 1945—1953. — М.: Российская политическая энциклопедия ([РОССПЭН](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%9E%D0%A1%D0%A1%D0%9F%D0%AD%D0%9D)), 1999. — 229 с.

Игнатьева А. Профильный комитет Госдумы одобрил пакет законопроектов о льготах для инвесторов в Арктике // Neftegaz.ru. Новости нефти и газа. – От 5.03.2020. – URL: https://neftegaz.ru/ (дата обращения – 19.03.2021)

История отечественного военного судоремонта / Редсовет. : В.А. Федоров (пред.). - Санкт-Петербург : Гангут, 2004 // Кн. 3: Заводы. Люди. Корабли / под общ. ред. Г. Н. Муру ; отв. ред. Л. А. Кузнецов. - 2011. - 619 с.

Каневский З. М. Это было в полярных широтах / З. М. Каневский. – М., 1985. – 192 с.

Катин Ю. Н. Операции «Ледовый причал» - 35 лет // ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО № 1 (190 ). – Северное межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды – 2010. – <http://sevmeteo.polarpost.ru/articles/48/608.shtml.html>

Кондратов Н. А. Международные аспекты использования Северного морского пути на рубеже ХХ-XXI веков: экономико-географический аспект // Arctic Environmental Research. 2012. №1

Кувшинов И.И. На пополнение Северного флота / И.И. Кувшинов // Конвои : исследования, воспоминания, библиография, документы. – Архангельск, 1995. – С. 106–109

Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. М., 1984—86. Т. 3—5

Неожиданный рост ВВП в 2018 году объяснили строительством «Ямал СПГ» // Интерфакс: новости [Офиц. сайт]. URL: <https://www.interfax.ru/> (дата обращения 22.03.2021)/www.kommersant.ru/

НОВАТЭК нашел ₽40 млрд на терминал для Северного морского пути // РБК [Офиц. сайт]. URL: <https://www.rbc.ru/> (дата обращения 18.03.2021)

[Орлов А. С.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%80%D0%BB%D0%BE%D0%B2%2C_%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87_%28%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%BA%29), [Георгиев В. А.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B5%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B5%D0%B2%2C_%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80_%D0%90%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87), Георгиева Н. Г., Сивохина Т. А. [История России](http://edu.tltsu.ru/er/er_files/book345/book.pdf). — 2013. — С. 218—219

Орлов А. Новые горизонты Севморпути / А. Орлов // Правда Севера. – 2011. – 24 авг. – С. 24

Осипов, К. Первые русские полярные мореходы / К. Осипов. – М., 1949 – 103 с.

[Островский А. В.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%2C_%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87_%28%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%BA%29) [Глупость или измена? Расследование гибели СССР.](https://web.archive.org/web/20190817125705/https%3A//itexts.net/avtor-aleksandr-vladimirovich-ostrovskiy/164701-glupost-ili-izmena-rassledovanie-gibeli-sssr-aleksandr-ostrovskiy/read/page-1.html) М.: Крымский мост“, 2011. — 864 с

Пискун Л. Правовое регулирование разграничения морских пространств Баренцева моря // Океанский менеджмент. 2017. №1 (1). URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 16.03.2021)

Пронин А. Морской фасад России // Интернет-газета Столетие. – от 27.12.2013. URL: [http://www.stoletie.ru/](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/morskoj_fasad_rossii_729.htm)

Рукша В.В., Белкин М.С., Смирнов А.А., Арутюнян В.Г. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2015. №4 С.106

Саватюгин Л. М. Российские исследования в Антарктике / Л. М. Саватюгин, М. А. Преображенская. Т. 1 : (Первая—Двадцатая советская антарктическая экспедиция). — СПб.:[Гидрометеоизда](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B8%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D0%B4%D0%B0%D1%82)т, 1999. — 337 с

Селин В. С., Истомин А. В. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современная ситуация, перспективы. Апатиты, 2003

Селюнина Н.В. Политическая организация морского и речного флота России в 1941–1945 гг // Вестник Таганрогского института имени А.П. Чехова. 2013. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 01.03.2021).

Смирнов К. Д. Дизель-электроходы для севморпути // История судостроения. - СПб, 2000. - №6. - с. 73-77

Соколов Ю. И. Арктика: к проблеме накопленного экологического ущерба // Арктика: экология и экономика. – № 2 (10). – 2013. – с. 18-27

Солдатенков В. Ю. Социальные функции концессии как формы государственно-частного партнерства : автореферат дис. ... кандидата социологических наук : 22.00.03 / Солдатенков Вадим

СПГ разрешили выезд // Коммерсантъ: последние новости России и Мира. – От 2 декабря 2013 г. – URL: https:/ «Ямал СПГ» отправил почти весь произведенный газ в Европу // РБК [Офиц. сайт]. URL: <https://www.rbc.ru/> (дата обращения 22.03.2021)

Стройки Родины. Осилим ли СШХ? // За-Строй.РФ — Новости строительства и СРО. – От 21 сентября 2019 г. – URL: <https://zsrf.ru/> (дата обращения 19.03.2021)

Супрун М.Н. Северное речное пароходство в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг. ) // Historia provinciae – журнал региональной истории. 2020. №2. URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 01.03.2021)

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации. – Москва, 2008. – URL: <https://mintrans.gov.ru//> (дата обращения 15.03.2021.)

Трешников А. Ф. М. В. Ломоносов и изучение Арктики : доклад на III Ломоносовских чтениях 20 ноября 1971 г. / А. Ф. Трешников. – Архангельск, 1971 – 10 с.

Тулупов Д. С. Арктическая геополитика России, Норвегии и Дании в конце ХХ – начале XXI века. СПб., 2014. С.127–129

Турбин В. Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб.: Тип. «Сев. телегр. Агентства», 1891. 38 с.

Турицын И. В., Рыжков Т. В. Нефтяная отрасль России 1980-х начала 1990-х годов: предпосылки и условия реформирования // Вестник ЧГУ. 2012. №2

Царьков А. Русско-японская война 1904—1905. Боевые действия на море. — М.: Экспринт, 2005. — 56 с.

Цит. по: Пронин А. Морской фасад России // Интернет-газета Столетие. – от 27.12.2013. URL: [http://www.stoletie.ru/](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/morskoj_fasad_rossii_729.htm)

Цой Л. Уроки былых навигаций // Объединённая Судостроительная Корпорация. - №3(11). - 2012. - с. 36-43

Чемесов О.Г. В глубинах Баренцева моря [Текст]. - Москва : Воениздат, 1965. - 111 с..

Шаркова А. В. Словарь финансово-экономических терминов [Текст] / А. В. Шаркова [и др.] ; под общ. ред. М. А. Эскиндарова ; Финансовый ун-т при Правительстве Российской Федерации. - Москва : Дашков и К°, 2017. - 1167 с.

Энергия Арктики: В 3 т. / Под ред. Климентьев А. Ю. – Том 3. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение. – М.: Сколково, 2020. – c. 36

Юрьевич; [Место защиты: Моск. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова]. - Москва, 2009. - 30 с.

Анализ энергоснабжения Китая, коэффициента потребления чистой энергии, импорта энергии и эффективности использования энергии в 2020 году 2020年中国能源产业供给、清洁能源消费比例、能源进口及能源利用效率分析 <https://www.chyxx.com/industry/202005/868535.htm>

Гао Сяохуэй Россия и «Арктический шелковый путь» 俄罗斯与 “北极丝绸之路”//Статьи на актуаʌьные темы /要文特约 06.2018

Лю Тао. Рост стоимости доставки снижает конкурентоспособность китайских компаний [N]. China Securities Journal刘涛. 海运成本攀升削弱中国企业竞争力[N].中国证券报,2008-06-18A05

Ли Сюэ. Сомалийские пираты свирепствуют, страхование судоходства растет, лондонские страховщики сколачивают пиратское состояние [N]. Global Times 李雪. 索马里海盗猖獗航运保险大涨 伦敦保险商发海盗财[N].环球时报

Чжу Ицю. Три доказательства степени монополии на рынке контейнерных перевозок моей страны [J]. Журнал Океанского университета Китая (издание по общественным наукам) 01: 17-22. 朱意秋. 三证我国集装箱班轮运输市场的垄断程度[J].中国海洋大学学报(社会科学版)01:17-22.

 В освоении арктического водного пути существует огромный инфраструктурный пробел. Как китайские компании могут взять на себя инициативу? 北极航道发展存在巨大的基础设施缺口中企如何占先机？ <https://www.163.com/dy/article/EGBN8EI705490TJA.html>

Ю Цзиньсонг, «Международное инвестиционное право (пятое издание)», Law Press, издание 2018 г., глава 5, раздел 3 余劲松著，《国际投资法（第五版）》，法律出版社 2018 年版，第五章第三节

«Путеводитель по сотрудничеству стран с иностранными инвестициями в Россию» (издание 2017 г.) 《对外投资合作国别指南——俄罗斯》（2017 版）

Россия планирует резко увеличить грузопоток на арктическом водном пути 俄计划大力提升北极航道货运量 <http://finance.eastmoney.com/a/201911271304932041.html>

Отчет BP2030 «Перспективы мировой энергетики» http://www.bp.com/extendedsectiongenericarticle.do?categoryld=9048887&contentld=7082549.

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Спрос на сырую нефть в Китае с 2014 г. по ноябрь 2020 г. /Источник данных: Национальное бюро статистики
2. Импорт сырой нефти Китаем с 2014 по 2020 годы /Источник данных:Китайская таможня
3. 2014-2019 гг. Национальный импорт сырой нефти、угля и природного газа/Анализ энергоснабжения Китая, коэффициента потребления чистой энергии, импорта энергии и эффективности использования энергии в 2020 году
4. Структура энергопотребления Китая в 2018-2019 гг./Анализ энергоснабжения Китая, коэффициента потребления чистой энергии, импорта энергии и эффективности использования энергии в 2020 году
1. Осипов, К. Первые русские полярные мореходы / К. Осипов. – М., 1949 – 103 с. [↑](#footnote-ref-0)
2. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. М., 1984—86. Т. 3—5 [↑](#footnote-ref-1)
3. Берг Л.С. Очерки по истории русских географических открытий [Текст] / Л. С. Берг. - Москва ; Ленинград : Изд-во Акад. наук СССР, 1946. - 358 с. [↑](#footnote-ref-2)
4. Д. Белов. Дмитрий Иванович Менделеев. Судостроение и арктическое мореплавание. Освоение Крайнего Севера // Исследователь/Researcher. 2009. №1. URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 15.02.2021). [↑](#footnote-ref-3)
5. Ваксель С. Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга / Пер. с рукописи на нем. яз. Ю.И. Бронштейна ; Под ред. и с предисл. А.И. Андреева ; Гос. ордена Труд. кр. знамени публ. б-ка им. М.Е. Салтыкова-Щедрина. - Ленинград ; Москва : Изд-во Главсевморпути, 1940. -173, [3] с. [↑](#footnote-ref-4)
6. Трешников А. Ф. М. В. Ломоносов и изучение Арктики : доклад на III Ломоносовских чтениях 20 ноября 1971 г. / А. Ф. Трешников. – Архангельск, 1971 – 10 с. [↑](#footnote-ref-5)
7. Булатов В. Н. Русский Север / В. Н. Булатов. − Архангельск, 2002 – Кн. 4 Свет Полярной звезды (ХVIII – ХIХ вв.). – 271 с. [↑](#footnote-ref-6)
8. Турбин В. Морской полярный путь в Сибирь и его значение для экономического и культурного развития края. СПб.: Тип. «Сев. телегр. Агентства», 1891. 38 с. [↑](#footnote-ref-7)
9. Гончаров А.Е. Северный морской путь и сибирское порто-франко // География и геоэкология Сибири. Красноярск, 2008. Вып. 3. С. 230-233. [↑](#footnote-ref-8)
10. Гончаров А.Е. История коммерческих экспедиций Северного морского пути : 1870-е-1890-е гг. : автореферат дис. ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Гончаров Александр Евгеньевич; [Место защиты: Кемер. гос. ун-т]. - Кемерово, 2013. - 33 с. [↑](#footnote-ref-9)
11. Брянский Л.Н. [Метрология и экспедиция Ф. Нансена](http://www.kipis.ru/archive/articles/index.php?ELEMENT_ID=7742) // КИПиС. — 2007. — Вып. 1. [↑](#footnote-ref-10)
12. Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-11)
13. [Орлов А. С.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%80%D0%BB%D0%BE%D0%B2%2C_%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87_%28%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%BA%29), [Георгиев В. А.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B5%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B8%D0%B5%D0%B2%2C_%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80_%D0%90%D0%BD%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87), Георгиева Н. Г., Сивохина Т. А. [История России](http://edu.tltsu.ru/er/er_files/book345/book.pdf). — 2013. — С. 218—219 [↑](#footnote-ref-12)
14. Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-13)
15. Царьков А. Русско-японская война 1904—1905. Боевые действия на море. — М.: Экспринт, 2005. — 56 с. [↑](#footnote-ref-14)
16. Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-15)
17. Андреев А.О., Дукальская М.В., Фролов С.В. Проблемы Арктики и Антарктики // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. №1. С. 8. [↑](#footnote-ref-16)
18. Арикайнен А.И. Советские Карские экспедиции / А. И. Арикайнен // Арикайнен А. И. Транспортная артерия Советской Арктики. – М., 1984 – С. 63–74. – (Серия: Наука и технический прогресс) [↑](#footnote-ref-17)
19. С.Ф. Виноградов. Во льдах его дороги. [Текст] : [О Г.А. Ушакове] / С. Ф. Виноградов. - Москва : Политиздат, 1981. - 127 с. [↑](#footnote-ref-18)
20. Белов М.И. О деятельности Главного управления Северного морского пути // Летопись Севера. М., 1975. Т. 7. С. 14 [↑](#footnote-ref-19)
21. Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-20)
22. Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через Ледовитые моря: два исторических плавания, 1932 и 1934 гг. – М.; Л., 1946. – 261 с.. [↑](#footnote-ref-21)
23. Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с.. [↑](#footnote-ref-22)
24. Каневский З. М. Это было в полярных широтах / З. М. Каневский. – М., 1985. – 192 с.. [↑](#footnote-ref-23)
25. Дремлюг В. В. Навигационно-гидрографическое обеспечение морских операций в Арктике, 1941 – 1945 гг. / В. В. Дремлюг // Северные конвои. – Архангельск, 2000. – Вып. 4. – С. 78–90 [↑](#footnote-ref-24)
26. Кувшинов И.И. На пополнение Северного флота / И.И. Кувшинов // Конвои : исследования, воспоминания, библиография, документы. – Архангельск, 1995. – С. 106–109 [↑](#footnote-ref-25)
27. Белов М. И. Отпор врагу. Провал операции «Вундерланд». В глубоком тылу / М.И. Белов // Белов М. И. Путь через Ледовитый океан : очерки истории открытия и освоения СМП / М. И. Белов. – М., 1963. – С. 185–197 [↑](#footnote-ref-26)
28. Чемесов О.Г. В глубинах Баренцева моря [Текст]. - Москва : Воениздат, 1965. - 111 с.. [↑](#footnote-ref-27)
29. Селюнина Н.В. Политическая организация морского и речного флота России в 1941–1945 гг // Вестник Таганрогского института имени А.П. Чехова. 2013. №2. URL: <https://cyberleninka.ru/> (дата обращения: 01.03.2021). [↑](#footnote-ref-28)
30. Беркуль Г.В. Два арктических рейса в одну навигацию / Г.В. Беркуль // Летопись Севера. – М., 1975. – Т. VII. – С. 44–49 [↑](#footnote-ref-29)
31. Супрун М.Н. Северное речное пароходство в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг. ) // Historia provinciae – журнал региональной истории. 2020. №2. URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 01.03.2021) [↑](#footnote-ref-30)
32. Булатов В.Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-31)
33. Зеленская Ю.Н. Кировская железная дорога как стратегический объект Европейского Севера в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. : диссертация ... кандидата исторических наук : 07.00.02 / Зеленская Юлия Николаевна; [Место защиты: С.-Петерб. гос. ун-т]. - Петрозаводск, 2016. - 231 с. [↑](#footnote-ref-32)
34. Булатов В. Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-33)
35. История отечественного военного судоремонта / Редсовет. : В.А. Федоров (пред.). - Санкт-Петербург : Гангут, 2004 // Кн. 3: Заводы. Люди. Корабли / под общ. ред. Г. Н. Муру ; отв. ред. Л. А. Кузнецов. - 2011. - 619 с. [↑](#footnote-ref-34)
36. Зубкова Е. Ю. Послевоенное советское общество: политика и повседневность. 1945—1953. — М.: Российская политическая энциклопедия ([РОССПЭН](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%9E%D0%A1%D0%A1%D0%9F%D0%AD%D0%9D)), 1999. — 229 с. [↑](#footnote-ref-35)
37. [Дворецкая А. П](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%94%D0%B2%D0%BE%D1%80%D0%B5%D1%86%D0%BA%D0%B0%D1%8F,_%D0%90%D0%BD%D0%BD%D0%B0_%D0%9F%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D0%B0&action=edit&redlink=1). История становления Норильского комбината в документах Государственного архива Красноярского края: 1941—1945 гг. // Роль СССР во Второй мировой войне: к 65-летию Великой Победы: Всероссийская научная конференция (22 апреля 2010 г.) : материалы конференции. — Красноярск: [Сибирский юридический институт МВД России](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8E%D1%80%D0%B8%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B8%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%82%D1%83%D1%82_%D0%9C%D0%92%D0%94_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8), 2010. — С. 216—223 [↑](#footnote-ref-36)
38. Гриценко В. Н. «Сталинская» дорога // Тобольский исторический сборник: Сборник научных трудов. Тобольск, 1994. Вып. I. Часть II. С. 64-84 [↑](#footnote-ref-37)
39. Амосов А. Г. К 60-летию создания атомного ледокольного флота России // Полярные чтения на ледоколе «Красин». 2014. №. URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 07.03.2021) [↑](#footnote-ref-38)
40. Смирнов К. Д. Дизель-электроходы для севморпути // История судостроения. - СПб, 2000. - №6. - с. 73-77 [↑](#footnote-ref-39)
41. Саватюгин Л. М. Российские исследования в Антарктике / Л. М. Саватюгин, М. А. Преображенская. Т. 1 : (Первая—Двадцатая советская антарктическая экспедиция). — СПб.:[Гидрометеоизда](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B8%D0%B4%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%BE%D0%B8%D0%B7%D0%B4%D0%B0%D1%82)т, 1999. — 337 с [↑](#footnote-ref-40)
42. Катин Ю. Н. Операции «Ледовый причал» - 35 лет // ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО № 1 (190 ). – Северное межрегиональное территориальное управление Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды – 2010. – [http://sevmeteo.polarpost.ru/articles/48/608.shtml.htm](http://sevmeteo.polarpost.ru/articles/48/608.shtml.html)l [↑](#footnote-ref-41)
43. Булатов В. Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с [↑](#footnote-ref-42)
44. Турицын И. В., Рыжков Т. В. Нефтяная отрасль России 1980-х начала 1990-х годов: предпосылки и условия реформирования // Вестник ЧГУ. 2012. №2 [↑](#footnote-ref-43)
45. [Островский А. В.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%81%D1%82%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%2C_%D0%90%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D1%80_%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87_%28%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D0%BA%29) [Глупость или измена? Расследование гибели СССР.](https://web.archive.org/web/20190817125705/https%3A//itexts.net/avtor-aleksandr-vladimirovich-ostrovskiy/164701-glupost-ili-izmena-rassledovanie-gibeli-sssr-aleksandr-ostrovskiy/read/page-1.html) М.: Крымский мост“, 2011. — 864 с [↑](#footnote-ref-44)
46. Селин В. С., Истомин А. В. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современная ситуация, перспективы. Апатиты, 2003 [↑](#footnote-ref-45)
47. Кондратов Н. А. Международные аспекты использования Северного морского пути на рубеже ХХ-XXI веков: экономико-географический аспект // Arctic Environmental Research. 2012. №1 [↑](#footnote-ref-46)
48. Тулупов Д. С. Арктическая геополитика России, Норвегии и Дании в конце ХХ – начале XXI века. СПб., 2014. С.127–129 [↑](#footnote-ref-47)
49. Цой Л. Уроки былых навигаций // Объединённая Судостроительная Корпорация. - №3(11). - 2012. - с. 36-43 [↑](#footnote-ref-48)
50. Селин В. С., Истомин А. В. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современная ситуация, перспективы. Апатиты, 2003 [↑](#footnote-ref-49)
51. Орлов А. Новые горизонты Севморпути / А. Орлов // Правда Севера. – 2011. – 24 авг. – С. 24 [↑](#footnote-ref-50)
52. Пронин А. Морской фасад России // Интернет-газета Столетие. – от 27.12.2013. URL: [http://www.stoletie.ru/](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/morskoj_fasad_rossii_729.htm) [↑](#footnote-ref-51)
53. Селин В. С., Истомин А. В. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современная ситуация, перспективы. Апатиты, 2003 [↑](#footnote-ref-52)
54. Цит. по: Пронин А. Морской фасад России // Интернет-газета Столетие. – от 27.12.2013. URL: [http://www.stoletie.ru/](http://www.stoletie.ru/rossiya_i_mir/morskoj_fasad_rossii_729.htm) [↑](#footnote-ref-53)
55. Соколов Ю. И. Арктика: к проблеме накопленного экологического ущерба // Арктика: экология и экономика. – № 2 (10). – 2013. – с. 18-27 [↑](#footnote-ref-54)
56. Булатов В. Н. Русский Север : учебное пособие для студентов вузов / В. Н. Булатов. – Архангельск, 2001 – Кн. 5 Ворота в Арктику. – 302 с. [↑](#footnote-ref-55)
57. Соколов Ю. И. Арктика: к проблеме накопленного экологического ущерба // Арктика: экология и экономика. – № 2 (10). – 2013. – с. 18-27 [↑](#footnote-ref-56)
58. Рукша В.В., Белкин М.С., Смирнов А.А., Арутюнян В.Г. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2015. №4 С.106 [↑](#footnote-ref-57)
59. Голдин В. И. Севморпуть: к новейшей истории вопроса // Проектный офис развития Арктики. – От 15.08.2018. – URL: <https://goarctic.ru/> (дата обращения 15.03.2021) [↑](#footnote-ref-58)
60. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство транспорта Российской Федерации. – Москва, 2008. – URL: <https://mintrans.gov.ru//> (дата обращения 15.03.2021.) [↑](#footnote-ref-59)
61. Голдин В. И. Севморпуть: к новейшей истории вопроса // Проектный офис развития Арктики. – От 15.08.2018. – URL: <https://goarctic.ru/> (дата обращения 15.03.2021) [↑](#footnote-ref-60)
62. Пискун Л. Правовое регулирование разграничения морских пространств Баренцева моря // Океанский менеджмент. 2017. №1 (1). URL: https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 16.03.2021) [↑](#footnote-ref-61)
63. Арктика уже немного "горячая точка": [по итогам Международного форума "Арктика – территория диалога"] / подготовила С. Гаврилова // Правда Севера. – 2011. – 28 сент. – С. 8–9 [↑](#footnote-ref-62)
64. Энергия Арктики: В 3 т. / Под ред. Климентьев А. Ю. – Том 3. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение. – М.: Сколково, 2020. – c. 36 [↑](#footnote-ref-63)
65. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути. Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2012. – № 18. – Ст. 2207 [↑](#footnote-ref-64)
66. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) // КонсультантПлюс: справочно-правовая система [Офиц. сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 16.03.2021) [↑](#footnote-ref-65)
67. Гаврилов В. В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. 2015. №2 (218). URL:https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 14.03.2021) [↑](#footnote-ref-66)
68. Абакумов Н. В. Федеральный закон о Северном морском пути: аргументы «За» и «Против» // StudNet. 2020. №7. URL:https://cyberleninka.ru/ (дата обращения: 13.03.2021) [↑](#footnote-ref-67)
69. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути. Приказ Минтранса России от 17 января 2013 года № 7 // Российская газета. – 2013. – № 86. – 19 апреля [↑](#footnote-ref-68)
70. Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути. Приказ ФСТ РФ от 7 июня 2011 года № 122-т/1 // Российская газета. – 2011. – № 138. – 29 июня; Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути. Приказ ФСТ России от 4 марта 2014 года № 46-т/2 // Российская газета. – 2014. – № 95. – 25 апреля [↑](#footnote-ref-69)
71. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // Правительство России [Офиц. сайт]. URL: http://government.ru/ (дата обращения 17.03.2021) [↑](#footnote-ref-70)
72. Предмет деятельности и функции АСМП // ФГБУ Администрация Северного морского пути [Офиц. сайт]. URL: http://www.nsra.ru/ (дата обращения 17.03.2021) [↑](#footnote-ref-71)
73. Шаркова А. В. Словарь финансово-экономических терминов [Текст] / А. В. Шаркова [и др.] ; под общ. ред. М. А. Эскиндарова ; Финансовый ун-т при Правительстве Российской Федерации. - Москва : Дашков и К°, 2017. - 1167 с. [↑](#footnote-ref-72)
74. Солдатенков В. Ю. Социальные функции концессии как формы государственно-частного партнерства : автореферат дис. ... кандидата социологических наук : 22.00.03 / Солдатенков Вадим Юрьевич; [Место защиты: Моск. гос. ун-т им. М.В. Ломоносова]. - Москва, 2009. - 30 с. [↑](#footnote-ref-73)
75. План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года // Правительство России [Офиц. сайт]. URL: http://government.ru/ (дата обращения 17.03.2021) [↑](#footnote-ref-74)
76. Бизнес профинансирует ледокольный флот для Севморпути // РБК [Офиц. сайт]. URL: https://www.rbc.ru/ (дата обращения 18.03.2021) [↑](#footnote-ref-75)
77. НОВАТЭК нашел ₽40 млрд на терминал для Северного морского пути // РБК [Офиц. сайт]. URL: <https://www.rbc.ru/> (дата обращения 18.03.2021) [↑](#footnote-ref-76)
78. Стройки Родины. Осилим ли СШХ? // За-Строй.РФ — Новости строительства и СРО. – От 21 сентября 2019 г. – URL: <https://zsrf.ru/> (дата обращения 19.03.2021) [↑](#footnote-ref-77)
79. Концессионное соглашение в отношении будущей железнодорожной линии Обская – Салехард – Надым // Правительство России [Офиц. сайт]. URL: http://government.ru/ (дата обращения 19.03.2021) [↑](#footnote-ref-78)
80. Гладун Е. В. Арктическое законодательство в России: достижения и пробелы // Проектный офис развития Арктики. – От 15.08.2018. – URL: https://goarctic.ru/ (дата обращения 19.03.2021) [↑](#footnote-ref-79)
81. Волков А. В., Галямов А. Л., Лобанов К. В. Минеральное богатство Циркумарктического пояса // Арктика: экология и экономика. — 2019. — № 1 (33). — С. 106—117. [↑](#footnote-ref-80)
82. Игнатьева А. Профильный комитет Госдумы одобрил пакет законопроектов о льготах для инвесторов в Арктике // Neftegaz.ru. Новости нефти и газа. – От 5.03.2020. – URL: https://neftegaz.ru/ (дата обращения – 19.03.2021) [↑](#footnote-ref-81)
83. Федеральный закон "О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации" от 18.03.2020 N 65-ФЗ (последняя редакция) // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/ (дата обращения – 20.03.2021) [↑](#footnote-ref-82)
84. СПГ разрешили выезд // Коммерсантъ: последние новости России и Мира. – От 2 декабря 2013 г. – URL: <https://www.kommersant.ru/> (дата обращения 21.03.2021 [↑](#footnote-ref-83)
85. «Ямал СПГ» отправил почти весь произведенный газ в Европу // РБК [Офиц. сайт]. URL: <https://www.rbc.ru/> (дата обращения 22.03.2021) [↑](#footnote-ref-84)
86. Неожиданный рост ВВП в 2018 году объяснили строительством «Ямал СПГ» // Интерфакс: новости [Офиц. сайт]. URL: <https://www.interfax.ru/> (дата обращения 22.03.2021) [↑](#footnote-ref-85)
87. Отчет BP2030 «Перспективы мировой энергетики» [↑](#footnote-ref-86)
88. Анализ энергоснабжения Китая, коэффициента потребления чистой энергии, импорта энергии и эффективности использования энергии в 2020 году 2020年中国能源产业供给、清洁能源消费比例、能源进口及能源利用效率分析 https://www.chyxx.com/industry/202005/868535.html [↑](#footnote-ref-87)
89. Гао Сяохуэй Россия и «Арктический шелковый путь» 俄罗斯与 “北极丝绸之路”//Статьи на актуаʌьные темы /要文特约 06.2018 [↑](#footnote-ref-88)
90. Лю Тао. Рост стоимости доставки снижает конкурентоспособность китайских компаний [N]. China Securities Journal刘涛. 海运成本攀升削弱中国企业竞争力[N].中国证券报,2008-06-18A05 [↑](#footnote-ref-89)
91. Ли Сюэ. Сомалийские пираты свирепствуют, страхование судоходства растет, лондонские страховщики сколачивают пиратское состояние [N]. Global Times 李雪. 索马里海盗猖獗航运保险大涨 伦敦保险商发海盗财[N].环球时报 [↑](#footnote-ref-90)
92. Чжу Ицю. Три доказательства степени монополии на рынке контейнерных перевозок моей страны [J]. Журнал Океанского университета Китая (издание по общественным наукам) 01: 17-22. 朱意秋. 三证我国集装箱班轮运输市场的垄断程度[J].中国海洋大学学报(社会科学版)01:17-22. [↑](#footnote-ref-91)
93. В освоении арктического водного пути существует огромный инфраструктурный пробел. Как китайские компании могут взять на себя инициативу? 北极航道发展存在巨大的基础设施缺口中企如何占先机？ https://www.163.com/dy/article/EGBN8EI705490TJA.html [↑](#footnote-ref-92)
94. Ю Цзиньсонг, «Международное инвестиционное право (пятое издание)», Law Press, издание 2018 г., глава 5, раздел 3 余劲松著，《国际投资法（第五版）》，法律出版社 2018 年版，第五章第三节 [↑](#footnote-ref-93)
95. «Путеводитель по сотрудничеству стран с иностранными инвестициями в Россию» (издание 2017 г.) 《对外投资合作国别指南——俄罗斯》（2017 版） [↑](#footnote-ref-94)
96. Россия планирует резко увеличить грузопоток на арктическом водном пути 俄计划大力提升北极航道货运量 http://finance.eastmoney.com/a/201911271304932041.html [↑](#footnote-ref-95)