

УДК 330.910 EDN: KJSUAC  
DOI: 10.5281/zenodo.10336697

**КРОПИНОВА Елена Геннадиевна**

*Балтийский федеральный университет им. И. Канта,  
ОНК «Институт управления и территориального развития» (Калининград, РФ)  
доктор географических наук, доктор экономики, доцент; e-mail: kropinova@mail.ru*

**СОСНОВСКИЙ Максим Александрович**

*Балтийский федеральный университет им. И. Канта,  
ОНК «Институт управления и территориального развития»;  
Отдел корпоративных коммуникаций Калининградской железной дороги (Калининград, РФ)  
магистрант; специалист по связям с общественностью; e-mail: sosnovskiy.ma@mail.ru*

## **ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЙ, СВЯЗАННЫЕ С ИЗУЧЕНИЕМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

*Северный морской путь является коротким путём между странами Азии и Европы через Северный Ледовитый океан. В последние годы интерес к использованию этого маршрута значительно возрос, особенно после таяния арктического льда, что сделало его согласно экономическим расчётам даже более конкурентоспособным, чем маршрут через Суэцкий канал. Поэтому изучению Северного морского пути посвящено достаточно много исследований. Нарратив, связанный с этими исследованиями лучше и изменение его контекста можно проследить, проанализировав публикации авторов и оценив их основное содержание. Целью же нашей работы является анализ особенностей трансформации отношения к Северному морскому пути в динамике и выявление основных горизонтов, которые открывает данный маршрут. Для достижения цели авторами был использован наукометрический метод исследований. В результате было выявлено, что развитие Северного морского пути затрагивает политические, экономические и экологические аспекты, что нашло отражение в положительной динамике упоминаний слов в научных публикациях 2013-2022 годов. Вопросы расширения сотрудничества со странами Азии в этом контексте, и прежде всего Китаем и Индией, а также строительство новых портов и других объектов инфраструктуры – в сфере особого интереса как российских, так и зарубежных авторов.*

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Азия, международные связи, экономическая интеграция, геополитика, наукометрический метод



**Для цитирования:** Кропинова Е.Г., Сосновский М.А. Основные направления исследований, связанные с изучением Северного морского пути // Сервис в России и за рубежом. 2023. Т.17. №4. С. 70–80. DOI: 10.5281/zenodo.10336697.

**Дата поступления в редакцию:** 13 октября 2023 г.

**Дата утверждения в печать:** 10 ноября 2023 г.

## Elena G. KROPINOVA

*Immanuel Kant Baltic Federal University;  
Institute of Management and Territorial Development (Kaliningrad, Russia)  
PhD (Dr.Sc.) in Geography, Associate Professor;  
e-mail: ekropinova@kantiana.ru*

## Maksim A. SOSNOVSKII

*Immanuel Kant Baltic Federal University;  
Institute of Management and Territorial Development;  
Corporate communications department of the Kaliningrad Railway (Kaliningrad, Russia)  
Master's student; Public relations specialist; e-mail: sosnovskiy.ma@mail.ru*

## THE NORTHERN SEA ROUTE: THE MAIN DIRECTIONS OF RESEARCH

**Abstract.** *The Northern Sea Route is a short route connecting the countries of Asia and Europe through the Arctic Ocean. In recent years, interest in using this route has increased significantly, especially after the melting of Arctic ice, making it, according to economic calculations, even more competitive than the Suez Canal route. Therefore, quite a lot of research has been devoted to the study of the Northern Sea Route. The narrative associated with these studies and the changes in its context can be traced by analyzing the publications of the authors and assessing their main content. Our work is aimed at analyzing the characteristics of the transformation of attitudes towards the Northern Sea Route in dynamics and to identifying the main horizons that this route opens up. To achieve the goal, the we used the scientometric research method. The Northern Sea Route development affects political, economic and environmental aspects, which explains the positive dynamics of word mentions in scientific publications in 2013-2022. Issues of expanding cooperation with Asian countries in this context, and primarily China and India, as well as the construction of new ports and other infrastructure facilities, are of particular interest to both Russian and foreign authors.*

**Keywords:** *Northern Sea Route, Asia, international relations, economic integration, geopolitics*



**Citation:** Kropinova, E. G., & Sosnovskii, M. A. (2023). The Northern Sea Route: The main directions of research. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 17(4), 70–80. doi: 10.5281/zenodo.10336697. (In Russ.).

### Article History

Received 13 October 2023  
Accepted 10 November 2023

### Disclosure statement

No potential conflict of interest  
was reported by the author(s).

© 2023 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).  
To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



## Введение

В последние десятилетия все больше внимания уделяется развитию связей между странами Азии и Российской Федерацией [9]. Одним из ключевых факторов в этом процессе стало использование Северного морского пути (СМП) для международной торговли и экономического сотрудничества.

На данный момент 21 государство имеет непосредственное отношение к Арктике. Это 8 стран-учредителей Арктического совета (АС)<sup>1</sup> и 13 государств-наблюдателей [2]. Такое расширенное участие было нацелено на создание динамично развивающегося многомерного пространства Арктики и Севера [5]. Приостановка деятельности АС привели к значительному снижению уровня международного сотрудничества в Арктике и создали препятствия для решения общих проблем и вызовов, стоящих перед регионом. Однако, ещё до событий 2022 г. Россия начала создавать полноценное партнёрство на арктическом треке путём сотрудничества с такими Азиатскими странами, как Китай, Япония, Республика Корея, Сингапур и Индия [8, 6].

После февраля 2022 г. интерес к Северному морскому пути вырос как со стороны России в связи с так называемым «разворотом на Восток», так и со стороны азиатских государств. Интерес к развитию Северного морского пути вызывает публикационную активность авторов по этому направлению.

Например, интерес представляет работа, проведённая зарубежными авторами по изучению публикаций, посвящённых развитию арктических портов. Выявлено, что Норвегия, США, Россия и Китай являются основными заинтересованными сторонами арктических морских путей, о чем свидетельствует то, что почти 60% статей (28 статей) написаны авторами из этих четырёх стран. Кроме того, вероятно, из-за географического преимущества, Россия (19 статей, 40%) находится в центре

внимания выбранных публикаций, за ней следует Норвегия (6 статей, 13%) [11]. Однако, данное исследование достаточно узкоспециализировано, хотя, в целом и даёт представление о географии публикационной активности.

Целью же нашей работы является анализ особенностей трансформации отношения к Северному морскому пути в динамике и выявление основных горизонтов, которые открывает данный маршрут не только с позиций политических соглашений и договоров, но и с позиций учёных, исследователей и экспертов.

## Методы и методология

С целью оценки научного потенциала территории, был проведён наукометрический анализ. Были проанализированы публикации на портале eLibrary с 2013 по 2023 гг., которые в названии публикации или ключевых словах содержали словосочетание «Северный морской путь», а также его вариации с различными окончаниями. Все публикации были распределены по тематикам, а также по годам публикации. Тематика определялась, исходя из названия, содержание статьи, а также по значению индекса УДК. Для визуализации доминирующих тематик публикаций по данному району, была использована методика «облако слов».

## Интересы России и стран-партнёров в использовании Северного морского пути

Страны Азии стремятся использовать Северный морской путь для укрепления своего геополитического положения в международном сообществе и расширения своего влияния в регионе. Они также стремятся развивать партнёрские отношения с арктическими государствами и участвовать в принятии решений по управлению этим регионом.

С экономической точки зрения, использование СМП может значительно сократить время и расходы на доставку товаров из Азии в Европейскую часть материка. Это может привести к созданию новых торговых маршрутов, увеличению товарооборота и стимулированию

<sup>1</sup>Страны, входящие в Арктический совет, приостановили свою деятельность в рамках Совета. Также было прервано сотрудничество России с Советом Баренцева/Евроарктического региона.

экономического роста в регионе. Кроме того, развитие этого пути может также способствовать развитию туризма и рыболовства в арктической зоне [3].

Однако использование СМП также связано с рядом вызовов и рисков. Во-первых, смена климата и таяние льда могут привести к изменению экосистем и угрозе биоразнообразия. Во-вторых, пролегание маршрута через воды российской Арктики может вызывать напряженные политические отношения со странами Евросоюза, что связано с усилением роли России<sup>2</sup>. Ведь теперь «наращивать международное экономическое, научно-технологическое, культурное и приграничное сотрудничество в Арктике теперь необходимо “с учетом национальных интересов Российской Федерации”».

Одной из основных причин интереса к использованию СМП являются экономические выгоды. Сокращение расстояния и времени доставки грузов между Азией и Европой может значительно снизить транспортные затраты и повысить эффективность логистических цепочек [11]. Это особенно значимо для стран Азии, которые являются крупными экспортёрами товаров и стремятся развивать свою торговлю с Российской Федерацией и странами Евросоюза.

Заинтересованность Азиатских стран в освоении Арктики, а также их экономический и технологический потенциал позволят снизить напряжённость в Арктическом регионе и сформировать Северный морской транспортный коридор, который сможет конкурировать с другими транспортными маршрутами и способствовать развитию международной торговли. [6]. Северный морской путь – одна из ключевых тем переговоров между правительством России и Индии<sup>3</sup>.

Основные задачи, которые ставит Правительство РФ при обсуждении вопросов развития СМП заключаются в обеспечении надёжной и безопасной транспортировки грузов для жителей Крайнего Севера и создании условий для реализации инвестиционных проектов в Арктической зоне страны, увеличение провозной способности – до 100 млн т к 2026 г. и до 200 млн т – к 2030 г., сокращение времени доставки грузов в сравнении с Суэцким каналом (рис. 1).

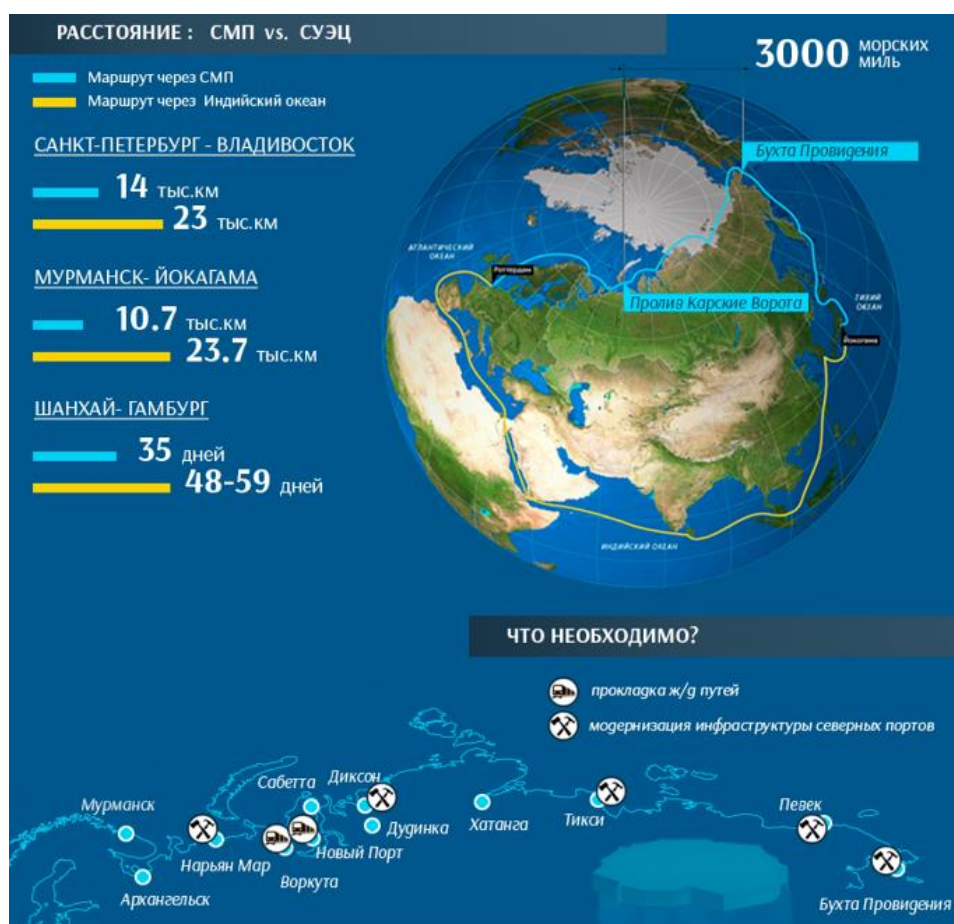
В общей сложности в плане предусмотрено более 150 мероприятий. Среди них: строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний», нефтеналивного терминала «Бухта Север» и угольного терминала «Енисей». План также включает в себя создание береговых и гидротехнических сооружений для разработки Баимского месторождения, строительство морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа в Камчатском крае и Мурманской области, а также порта-хаба для транзитных перевозок во Владивостоке.

Также планируется строительство транспортно-логистического узла в морском порту Корсаков на Сахалине, развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, строительство баз бункеровки и технического обслуживания в портах Тикси и Диксон.

Важным разделом плана является создание ледокольного флота, который позволит беспрепятственно проходить судам по СМП группами в сопровождении ледоколов, также стоит отметить пункт, касающийся развития арктического производства, по плану предусмотрено развитие судостроения в смежных регионах, создание отдельных ремонтных терминалов и общее наращивание производственных мощностей в Арктическом регионе.

<sup>2</sup> Кто теперь за Север крайний? Сетевое издание «Коммерсантъ». 13.03.2023. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5874198> (Дата обращения: 10.10.2023).

<sup>3</sup> India and Russia explore Northern Sea Route (NSR), Eastern Maritime Corridor (EMC) in an effort to widen maritime cooperation // Ministry of Ports, Shipping and Waterways. URL: <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1957135> (Дата обращения: 10.10.2023).



КИТАЙ И РФ ИМЕЮТ БОЛЬШОЙ ОПЫТ СОВМЕСТНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ МАСШТАБНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ. МНОГОМИЛЛИАРДНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В СМП НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ ПОЗВОЛЯТ ДОСТАВЛЯТЬ ЧЕРЕЗ АРКТИКУ ДО 25% ВСЕГО ГРУЗОПОТОКА АТР-ЕС.

Рис. 1 – Сравнение расстояний по перевозке грузов между СМП и Суэцким каналом<sup>4</sup>

Касательно безопасности на маршруте предусмотрено строительство спасательного флота из 46 судов, постройка новых арктических центров МЧС и оснащение их необходимой техникой. Для навигации разрабатывается спутниковая группировка способная обеспечивать гидрометеорологическое и навигационное сопровождение судоходства, а также оценивать изменения климата. Выделенный бюджет на выполнение задач составляет более 1,8 трлн руб.

Также, помимо правительства в развитии СМП участвуют Российские компании: так, в мае 2023 г. «Росатом» совместно с компанией «НОВАТЭК» объявили о запуске в начале 2024 г. круглогодичной навигации на восточном

направлении Северного морского пути. По словам главы Росатома А. Лихачёва, это историческое решение, имеющее важное значение для развития как Арктики, так и экономики всей страны в целом. «НОВАТЭК» в связи с этим для повышения оборачиваемости 28 своих газовозов запланировала введение в 2023 г. ряда морских перегрузочных комплексов в Мурманской области и на Камчатке. В планах компании – транспортировка на азиатские рынки 80 % произведённого ею СПГ на проекте «Арктик СПГ-2». Время доставки продукции до терминала в Мурманске составит 3-4 дня, до мест назначения в Азии – от 15 до 24 дней<sup>5</sup>.

За последний год в Азиатском направлении также были достигнуты успехи.

<sup>4</sup> Северный морской путь. URL: <https://chinalogist.ru/infographics/severnyy-morskoy-put-4321> (GNU Free Documentation License) (Дата обращения: 10.10.2023).

В ноябре 2022 г. Россия осуществила вторую в истории перевозку сырой нефти через Северный морской путь в Китай. В настоящее время строится нефтяной терминал в порту Бухта Север, который будет обеспечивать отгрузку добываемой нефти<sup>6</sup>.

Первая в истории доставка российского СПГ с Балтики (с балтийского комплекса «Портовая») в Азию (в один из портов Китая в Жёлтое море) по Северному морскому пути – произошла в сентябре 2023 г. – танкер ледового класса Ice2 «Великий Новгород» с грузом СПГ «Газпрома» почти за месяц пути преодолел более 8500 миль, из них треть – по СМП. Судно

шло самостоятельно, только уже в Восточно-Сибирском море к судну подошёл ледокол «Сибирь»<sup>7</sup>.

6 октября 2023 г. через Севморпуть пришло первое судно в Калининградскую область. Контейнеровоз Newnew Polar Bear под флагом Китая, принадлежащий компании Hainan Yangru Newnew Shipping, прошёл по маршруту «Шанхай — Архангельск — Балтийск — Санкт-Петербург»<sup>8,9</sup>.

Изменение отношения к СМП отражает динамика грузоперевозок, объёмы которых за последние 10 лет возросли более, чем в 10 раз: с 3,1 млн. т в 2013 г. до 34,8 в 2021 г. (рис. 2).



Предварительные данные за 8 месяцев 2023 г. показали, что перевозки грузов по СМП выросли на 1,5% – до 23 млн т, на маршрут возвращаются транзитные грузы<sup>11</sup>.

Таким образом, не смотря на даже на фоне жёсткого санкционного давления и

рыночной турбулентности по итогам 2022 г. российские морские порты сохранили прежний объём грузооборота на СМП, установив при этом новые целевые ориентиры. Это подтверждает актуальность и своевременность нашего исследования, а также гипотезу,

<sup>5</sup> Interfax.ru "Росатом" и "НОВАТЭК" в 2024 г. запустят круглогодичную навигацию на восток по Севморпути. URL: <https://www.interfax.ru/russia/901869> (Дата обращения: 10.10.2023).

<sup>6</sup> Ganatra E. A., Lee J. Russia Sends Oil Thousands of Miles Through Arctic Circle Again // Bloomberg. 2022. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-11-08/russia-sends-oil-thousands-of-miles-through-arctic-circle-again> (Дата обращения: 10.10.2023).

<sup>7</sup> В России впервые поставили газ по Северному морскому пути // Новостной портал «Lenta.ru». 15.09.2023. URL: <https://lenta.ru/news/2023/09/15/gazprom/> (дата обращения: 10.10.2023).

<sup>8</sup> Ведомости, В Калининградскую область зашло первое судно через Севморпуть. 6.10.2023. URL: <https://vedomosti.ru/economics/news/2023/10/06/999199-v-kaliningradskuyu-oblast> (Дата обращения: 10.10.2023).

<sup>9</sup> Interfax.ru Первое судно пришло в Калининград по Севморпути. 6.10.2023. Сетевое издание "Интерфакс.ру". URL: <https://www.interfax.ru/russia/924498> (Дата обращения: 10.10.2023).

<sup>10</sup> Официальные статистические показатели. URL: <https://fedstat.ru> (Дата обращения: 10.10.2023).

<sup>11</sup> Севморпуть нарастил объёмы и вернул себе транзит // Logirus.ru. URL: [https://logirus.ru/news/infrastructure/sevmorput\\_narastil\\_obemy\\_i\\_vernul\\_sebe\\_tranzit.html](https://logirus.ru/news/infrastructure/sevmorput_narastil_obemy_i_vernul_sebe_tranzit.html) (Дата обращения: 10.10.2023).

разностороннего научного интереса к феномену СМП.

### Результаты

Проведённый наукометрический анализ, в ходе которого были проанализированы публикации на портале eLibrary с 2013 по 2023 гг., в названии или в ключевых словах которых содержится словосочетание «Северный морской путь», или его вариации, выявил следующее (рис. 3):

- большинство исследований проводятся в области логистики;
- изучается влияние использования СМП на экономику РФ;
- рассматриваются вопросы сотрудничества с Азиатскими странами, преимущественно с Китаем;
- перевозки, СПГ;
- арктический туризм достаточно часто рассматривается как перспективная и уже получившая развитие сфера деятельности.

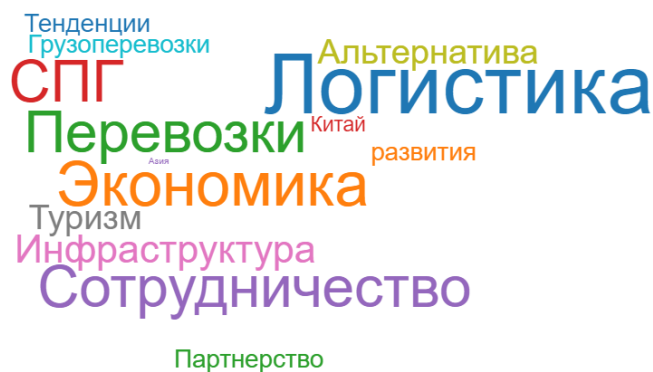


Рис. 3 – Основные направления исследований по тематике Северного морского пути

Достаточно часто в СМП встречался в контексте «сотрудничество», «партнёрство», «тенденции», «альтернатива».

С целью более детального изучения вопроса о направлениях исследования, а также в целях выявления тенденций исследований, был проведён непосредственный анализ научных работ, опубликованных за последние 5 лет

по теме Северный морской путь. После более подробного изучения, было выделено гораздо больше направлений, которые затрагивают научные статьи по тематике Северного морского пути (рис. 4). Например, удалось выявить и большее количество терминов, связанных с конкретными мероприятиями и мерами: развитие, период, время, реализация, обеспечение, стратегии, строительство, проекты.



Рис. 4 – Анализ содержания научных трудов по тематике Северного морского пути

Помимо обозначенных ранее преимуществ, развитие международных связей с использованием СМП также несёт в себе определённые вызовы и риски. Об этом свидетельствует достаточно большое количество встречающихся в проанализированной литературе «тревожных» терминов: угрозы, политика, безопасность, необходимость. К наиболее часто обсуждаемым в научной литературе, а также в ходе конференций и форумов называется проблема охраны окружающей среды, о чем свидетельствует, например, тематика раздела «Арктические новости» электронного издания «Арктика и Север»<sup>12</sup>. Экосистема в арктических водах, через которые проходит СМП является уязвимой, и любая деятельность в этой области должна быть согласована с принципами экологической ответственности и сохранения природы. Обеспечение безопасности и надёжности судоходства в арктических условиях.

<sup>12</sup> Арктические новости. Арктика и Север: периодическое издание ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова». Официальный сайт. URL: <http://www.arcticandnorth.ru/news.php> (Дата обращения: 10.10.2023).

Строительство специализированных судов и развитие навигационной инфраструктуры могут потребовать значительных инвестиций и сотрудничества между государствами, чтобы обеспечить безопасность плавания и предотвращение чрезвычайных ситуаций в Арктике.

Ещё одной ключевой проблемой является безопасность судоходства. В обзоре безопасности судоходства представлены основные причины аварий, среди которых преобладают повреждение/отказ оборудования; крушение/посадка на мель; пожар/взрыв; столкновение<sup>13</sup> [4]. Данную статистику необходимо учитывать при планировании дальнейшего развития СМП, особенно то, что связано со

столкновением – ведь при увеличении числа маршрутов будет повышаться риск возникновения данной угрозы. Отказ оборудования – ещё один из факторов.

Анализ источников по теме публикации позволил авторам также систематизировать преимущества, создаваемые в результате развития и использования Северного морского пути (рис. 4). Помимо экономических преимуществ, использование Северного морского пути предоставляет возможность расширить политические и культурные связи между странами. Он способствует укреплению диалога, обмену опытом и установлению партнёрских отношений.



Рис. 4 – Преимущества использования Северного морского пути

### Выводы и дискуссия

Особое внимание на наш взгляд, следует обратить на ключевые слова, выделенные системой, ставшие актуальными в последние годы. С целью наибольшей наглядности они были объединены в отдельные категории по частоте упоминаний за последние 10 лет (с 2013 до 2023 гг.). В результате 1-я группа имеет более 4000 упоминаний, 2-я группа – более 2000 упоминаний, 3-я группа – менее 2000 упоминаний. Получившиеся графики демонстрируют частоту упоминаний этих слов в конкретные периоды (рис. 5). Наблюдается интересная закономерность: слова 1-й категории имеют плавный график и затрагивают более общие

темы, прогнозы, планы развития и грузоперевозок, слова 2-й категории имеют уже более узкую специальность, выделяются конкретные процессы например строительство, перевозка нефтяных грузов, развитие транспорта и участие России в развитии инфраструктуры и СМП, график не такой плавный как у первой группы, имеется резкое падение в период пандемии, поскольку направление политики государства и всего мира сместился на здравоохранение, особо интересной является 3-я группа слов, которые имеют максимально конкретные направления, упоминание которых, резко растёт вместе с актуальностью использования СМП. Начиная с 2021 г. начинает возрастать

<sup>13</sup> Allianz Global Corporate & Specialty. Safety and Shipping Review 2015-2021. Munich, 2021. URL: <https://www.agcs.allianz.com/content/dam/onemarketing/agcs/agcs/reports/AGCS-SafetyShipping-Review-2021.pdf> (Дата обращения: 10.10.2023).



упоминание международных отношений с Азией, освоение Арктики, строительство портов и так далее, в 2022 г. после начала СВО и публикации плана правительства о развитии СМП, количество упоминаний возрастает в 10

раз, и превышает показатели 1-й и 2-й группы, поскольку начали появляться согласованные стратегии развития, был выделен бюджет и стало ясно, что направление является максимально актуальным и перспективным.

Группа 1: Развитие, морские, СМП, путь, перевозки.

Группа 2: Транспорт, Россия, строительство, нефть, грузы.

Группа 3: Международные отношения, Арктика, стратегии, возможности, порт, освоение, необходимость, безопасность, суда.



Рис. 5 – Графики динамики упоминаний слов и словосочетаний в научных работах с 2013 по 2022 гг.

Следует предположить, что это связано с тем, что именно в последние годы государство начало развивать проекты по освоению Арктики и развитию СМП, согласовало планы<sup>14</sup>, выделило финансирование, что позволило более точно выстраивать свои предположения и разрабатывать стратегии развития, помимо этого, в связи с санкционным давлением и ухудшением отношений с ЕС, СМП стал актуален как никогда. Данные за 2023 г. ещё не представлены в полном объёме, поскольку совсем недавно были совершены первые крупные грузоперевозки по маршруту и, без сомнения, это найдёт отражение в последующих статьях этого года.

### Заключение

Результаты, полученные в ходе исследования, позволяют сделать вывод что с 2013 по

2020 г. Северный морской путь исследовали лишь в общих чертах, изучая возможные перспективы, программы развития, объёмы товарооборота. Начиная с 2021 г. исследования углубились в конкретные проблемы, с которыми возможно столкнуться при использовании СМП – такие как недостаточно развитая инфраструктура, недостаток ледоколов для обеспечения круглогодичного плавания, нерегулированные торговые отношения со странами Азии (за исключением Китая).

В целом, как следует из большинства публикаций, СМП предоставляет значительный потенциал для сотрудничества на международной арене, укрепления позиций во внешней торговле, обладает перспективами экономического роста государств, использующих его (как отмечается в ряде работ – ещё не в полной

<sup>14</sup> План развития Северного морского пути на период до 2035 года (утв. Распоряжением Правительства РФ от 1.08.2022 №2115-р.). URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_423713/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_423713/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/) (Дата обращения: 10.10.2023).

мере оценёнными). Для использования этого потенциала необходимо выделять крупные инвестиции, организовать инфраструктуру и обеспечивать безопасность прохождения судов на высоком уровне. Проведённые в сентябре–октябре 2023 г. двухсторонние встречи и переговоры на самом высоком уровне, как в России, так и в странах Азии, – гарантия успеха данного проекта. Как было отмечено Президентом В.В. Путиным на церемонии открытия третьего Международного форума в Пекине (18 октября 2023 г.) «Один пояс, один путь» логично

вписывается в многосторонние усилия по укреплению созидательного и конструктивного взаимодействия в масштабах всего мирового сообщества, а в отношении Северного морского пути, Россия не просто предлагает партнёрам активно использовать его транзитный потенциал, а приглашает заинтересованные государства к непосредственному участию в его развитии<sup>15</sup>. И это не просто слова, ведь согласно планам, навигация для грузовых судов ледового класса на всём протяжении Северного морского пути станет круглогодичной уже в 2024 г.

#### Список источников

1. Акимов Р.Х. Арктика с китайской спецификой // Арктика и Север. 2023. №50. С. 89–108. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.89.
2. Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. М.: ИЕ РАН, 2014. С. 138.
3. Баяскаланова Т.А., Куклина М.В., Богданов В.Н. Туризм в российской Арктике: проблемы и возможности развития // Современные проблемы сервиса и туризма. 2020. Т.14. №1. С. 109–119. DOI: 10.24411/1995-0411-2020-10111.
4. Бхагват Д.В. Морское судоходство в Арктике: вызовы и возможности повышения безопасности должны найти отражение в транспортной политике государства // Арктика и Север. 2023. №50. С. 109–126. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.109.
5. Журавель В.П. Арктика как постоянно развивающееся многомерное пространство // Арктика и Север. 2018. №31. С. 62–79.
6. Журавель В.П. Арктический вектор стран большой Евразии // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2019. №6. С. 100.
7. Лукин Ю.Ф. 2022: Российская Арктика во времена перемен // Арктика и Север. 2023. №50. С. 249–271. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.249.
8. Мартынова М.Ю., Шуленина Н.В., Беляева В.П. Арктический вектор восточноазиатской политики // Вопросы политологии. 2018. Т.8. №8. С. 430–445.
9. Медведев Д.А. Международное экономическое сотрудничество в Арктике. Арктический экономический совет / Под ред. В.П. Журавеля. М.: АНО ЦСОиП, 2015. 92 с.
10. Goldstein M.A., Lynch A.H., Li X., Norchi Ch.H. Sanctions or sea ice: Costs of closing the Northern Sea Route // Finance Research Letters. 2022. Vol.50. 103257. DOI: 10.1016/j.frl.2022.103257.
11. Hermann R.R., Lin N., Lebel J., Kovalenko A. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure // Marine Policy. 2022. Vol.145. 105275. DOI: 10.1016/j.marpol.2022.105275.

#### References

1. Akimov, R. Kh. (2023). Arktika s kitaiskoi spetsifikoi [The Arctic with Chinese characteristics]. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 50, 89–108. doi: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.89. (In Russ.).
2. Antushina, N. M. (2014). Arktika: novyi format mezhdunarodnogo sotrudnichestva [The Arctic: A new format of international cooperation]. Moscow: IE RAS. (In Russ.).

<sup>15</sup> Международный форум «Один пояс, один путь». 18.10.2023. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/72528> (Дата обращения: 20.10.2023).

3. Bayaskalanova, T. A., Kuklina, M. V., Bogdanov, V. N. (2020). Turizm v rossiiskoi arktike [Tourism in the Russian Arctic: Problems and opportunities for development]. *Sovremennye problem servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 14(1), 109–119. doi: 10.24411/1995-0411-2020-10111. (In Russ.).
4. Bhagwat, D. V. (2023). Morskoe sudokhodstvo v Arktike: vyzovy i vozmozhnosti povysheniya bezopasnosti dolzny naiti otrazhenie v transportnoi politike gosudarstva [Maritime shipping in the Arctic: Challenges and opportunities for increasing safety should be reflected in the transport policy of the state]. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 50, 109–126. doi: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.109. (In Russ.).
5. Zhuravel, V. P. (2018). Arktika kak postojanno razvivajusheesja mnogomernoje prostranstvo [The Arctic as a constantly evolving multidimensional space]. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 31, 62–79. doi: 10.17238/issn2221-2698.2018.31.62. (In Russ.).
6. Zhuravel, V. P. (2019). Arkticheski vector stran Bolshoi Evrazii [Arctic vector of the countries of greater Eurasia]. *Nauchno-analiticheskii vestnik IE RAN [Scientific-analytical bulletin of the IE RAS]*, 6, 100. doi: 10.15211/vestnikieran6201999104. (In Russ.).
7. Lukin, Yu. F. (2023). 2022: Rossiiskaja Arktika vo vremena peremen [2022: Russian Arctic in times of change]. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 50, 249–271. doi: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.249. (In Russ.).
8. Martynova, M. Yu., Shulenina, N. V., & Belyaeva, V. P. (2018). Arkticheskii vector vostochno-aziatskoj politiki [Arctic vector of East Asian politics]. *Voprosy politologii [Political Science Issues]*, 8(8), 430–445. (In Russ.).
9. Medvedev, D. A. (2015). *Mezhdunarodnoe ekonomicheskoe sotrudnichestvo v Arktike: Arkticheskii ekonomicheskii sovet [International economic cooperation in the Arctic. Arctic Economic Council]* (ed. by V. P. Zhuravel). Moscow: ANO TsSOiP. (In Russ.).
10. Goldstein, M. A., Lynch, A. H., Li, X., & Norchi, Ch. H. (2022). Sanctions or sea ice: Costs of closing the Northern Sea Route. *Finance Research Letters*, 50, 103257. doi: 10.1016/j.frl.2022.103257.
11. Hermann, R. R., Lin, N., Lebel, J., & Kovalenko, A. (2022). Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route: A systematic literature review and policy implications of Arctic port infrastructure. *Marine Policy*, 145, 105275. doi: 10.1016/j.marpol.2022.105275.