

Арктика в фокусе политологии: суверенитет и национальные интересы в эпоху новых геополитических вызовов

The Arctic in Political Science: Sovereignty and National Interests in an Era of Emerging Geopolitical Challenges

DOI: 10.12737/2587-6295-2026-10-3-41-53

УДК 32(98)

Получено: 20.07.2026

Одобрено: 23.08.2026

Опубликовано: 25.09.2026

Бутаков П.В.

Соискатель кафедры государственной политики, ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова», г. Москва

e-mail: butakov-pavel@mail.ru

Butakov P.V.

Applicant for the Department of State Policy, Lomonosov Moscow State University, Moscow

e-mail: butakov-pavel@mail.ru

Аннотация

Цель настоящей статьи – выявление и характеристика ключевых факторов, определяющих трансформацию подходов к обеспечению суверенитета и реализации национальных интересов Российской Федерации в Арктическом регионе в условиях новых геополитических вызовов. *Методологическая основа* исследования базируется на междисциплинарном подходе, сочетающем политологический, экономический и цивилизационный анализ, а также на SWOT-анализе для систематизации факторов, влияющих на реализацию инфраструктурных проектов как основы материального суверенитета. В результате проведенного исследования сделан *вывод* о фундаментальном сдвиге парадигмы международных отношений в Арктике: переходе от модели сотрудничества 1990–2000-х гг. к политико-силовому противоборству, подтверждённому блокировкой работы Арктического совета и активизацией военных учений НАТО в регионе. Установлено, что ключевым ответом России на новые вызовы является институциональная трансформация подходов к освоению региона, выразившаяся в переходе от дискурса «Северного морского пути» к категории «Трансарктического транспортного коридора» и расширении горизонта стратегического планирования до 2050 г. Доказано, что суверенитет в Арктике сегодня материализуется в трёх взаимосвязанных компонентах: развитии портовой и береговой инфраструктуры, наращивании атомного ледокольного флота и формировании современного промышленного комплекса. *Теоретическая значимость* заключается в концептуализации категории «инфраструктурный суверенитет» применительно к политике в высоких широтах. *Практическая значимость* состоит в возможности использования полученных результатов для корректировки стратегического планирования развития Арктической зоны Российской Федерации.

Ключевые слова: Арктика, суверенитет, Северный морской путь, Трансарктический транспортный коридор, национальные интересы, промышленная политика, геополитика, инфраструктурный суверенитет.

Abstract

The article aims to identify and analyze the key factors which transform approaches to safeguarding sovereignty and advancing the national interests of the Russian Federation in the Arctic region amid escalating geopolitical tensions. The study is grounded in an interdisciplinary methodology that integrates political, economic, and civilizational analysis, alongside a SWOT framework used to organize the factors shaping the implementation of infrastructure projects as a basis for material sovereignty. The findings reveal a fundamental shift in Arctic international relations, from the cooperative model of the 1990s-2000s to increasing political and military confrontation, evidenced by the suspension of the Arctic Council and intensified NATO military activity in the region. Russia has responded to these emerging challenges through an institutional shift in its approach to Arctic development, moving from the “Northern Sea Route” concept to the broader framework of a “Trans-Arctic Transport Corridor”, and extending its strategic planning horizon to 2050. The study shows that Arctic sovereignty is anchored in three interrelated components: port and coastal infrastructure development, nuclear icebreaker fleet expansion and the establishment of a modern industrial complex. The article contributes theoretically by conceptualizing infrastructural sovereignty in the context of governance in high-latitude regions. The practical significance lies in the potential use of these findings to refine strategic planning for the development of the Arctic zone of the Russian Federation.

Keywords: Arctic, sovereignty, Northern Sea Route, Trans-Arctic Transport Corridor, national interests, industrial policy, geopolitics, infrastructural sovereignty.

Введение

На протяжении нескольких столетий освоение Арктики оставалось одним из устойчивых приоритетов российской государственной политики. Ещё в XVIII в. Великая Северная экспедиция, представлявшая собой беспрецедентный по масштабам и затратам исследовательский проект, позволила не только нанести на карту побережье Северного Ледовитого океана, но и, по сути, дала России возможность осознать собственные географические и цивилизационные контуры. В конце XIX в. адмирал С.О. Макаров был идейным вдохновителем создания ледокола «Ермак», положившего начало системному развитию отечественного ледокольного флота. Спасение итальянской экспедиции Умберто Нобиле в 1928 г. позволило молодому советскому государству выйти из международной изоляции, продемонстрировав свою техническую состоятельность и гуманитарную ответственность. Последовавшая за этим эра арктической романтики 1930-х годов, символами которой стали первое сквозное плавание «Сибирякова» за одну навигацию, спасение челюскинцев и дрейф станции «Северный полюс-1», доказала практическую возможность использования Северного морского пути как транспортной артерии. Великая Отечественная война со всей определённой продемонстрировала необходимость постоянного нахождения России в арктическом регионе.

В настоящий момент историческая традиция арктического направления российской государственной политики сохраняется и отражена в актуальных стратегических документах как одна из ключевых линий развития: Арктика и Северный морской путь закреплены в качестве приоритетных направлений государственной политики Российской Федерации¹. Именно здесь, как и двести, и сто лет назад, смыкаются задачи обеспечения национальной безопасности, экономического развития и технологического лидерства.

Однако реализация внутривнутриполитических приоритетов сталкивается с трансформацией внешнеполитического контекста. В начале 2000-х Арктика воспринималась в основном как зона международного сотрудничества, что подкреплялось ростом исследовательской активности, расширением межгосударственных контактов и укреплением Арктического

¹ Указ Президента РФ от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Собрание законодательства РФ, 09.03.2020, № 10, ст. 1317.

совета² как центральной площадки взаимодействия. В современных условиях кооперационная модель сменилась стратегическим соперничеством. На фоне милитаризации региона, борьбы за ресурсы и климатических изменений определённую роль играют и инициативы ряда неарктических стран по интернационализации Арктики, полагающие все ресурсы региона достоянием человечества³. Это прямо противоречит позиции арктических государств, защищающих свои исключительные права.

Целью данной работы является выявление и оценка ключевых факторов, определяющих трансформацию подходов к обеспечению суверенитета и реализации национальных интересов России в Арктике в условиях новых геополитических вызовов. Актуальность исследования обусловлена динамикой развития региона: ростом грузопотока по Северному морскому пути до 37,9 млн тонн в 2024 г., строительством ледоколов проекта 22 220 и «Лидер», а также планируемым расширением срока действия Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2050 г.⁴

Ключевым понятием, используемым в исследовании, выступает категория «инфраструктурный суверенитет», под которым понимается способность государства обеспечивать своё присутствие и контроль над территориями посредством развития материальной инфраструктуры, формирующей неотъемлемую основу политической и экономической независимости в регионе. Это понятие позволяет интегрировать экономические, военные и технологические аспекты в единую аналитическую рамку, преодолевая разрыв между теорией и практикой государственной политики в Арктическом регионе.

Обзор научной литературы

История изучения Арктики в отечественной науке насчитывает более века, начиная с классических трудов советских полярников, заложивших географические и стратегические основы освоения Севера. В.Ю. Визе систематизировал историю арктических экспедиций от викингов до 1930-х гг., подчеркнув важность полярных станций и научной инфраструктуры [1]. О.Ю. Шмидт в 1930-е гг. обосновал концепцию Северного морского пути как стратегической артерии, доказав возможность сквозного судоходства [18]. Современные исследователи рассматривают эти труды как институциональное наследие, на которое опирается современная политика России в высоких широтах [13].

Экономические аспекты арктического освоения широко представлены в работах А.Н. Пилясова, который анализирует развитие региона через инфраструктурные мегапроекты («Ямал СПГ», порты), формирующие грузовую базу СМП [13]. В.А. Крюков с соавторами детализирует экономику современной Арктики, акцентируя управление рисками и партнерства с азиатскими странами [11]. Значение Северного морского пути как инструмента пространственного развития страны раскрывается в исследованиях О.А. Сагиной [15], Ю.В. Зворыкиной и К.С. Тетерятникова [5], а также М.В. Ивановой с соавторами, которые рассматривают СМП как пространство согласования интересов для устойчивого социально-экономического развития Арктики [6]. Планирование экономического присутствия России в регионе получило системное обоснование в работе С.Ю. и А.С. Козьменко [8].

Транспортно-логистическое измерение арктической политики привлекает внимание многих авторов. В.П. Журавель и С.Н. Гриняев концептуализируют Трансарктический транспортный коридор как геополитический ответ на западные ограничения, интегрирующий логистику в национальную транспортную систему [4]. К.Н. Киккас анализирует место

² Журавель В.П. Арктический совет: основные вехи развития (к 25-летию образования) // Арктика и Север. 2022. - № 46. - С. 220–233. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.46.220

³ Кефели И.Ф., Николаенко А.В. Взаимодействие арктических и неарктических государств в научных исследованиях и практическом освоении геополитического потенциала Арктики // Управленческое консультирование. – 2022. – №3 (159). С. 17–27.

⁴ Перечень поручений по итогам рабочей поездки Президента Российской Федерации в Мурманск 27 марта 2025 года: Пр-1079, п. 1 а) // Официальный сайт Президента Российской Федерации. – 2025. – 15 мая. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/76942> (дата обращения: 18.03.2026).

Арктики в системе международных транспортных коридоров [7]. В фундаментальной коллективной монографии под редакцией В.В. Козлова и А.А. Макоско комплексное освоение территории Российской Федерации рассматривается через призму транспортных пространственно-логистических коридоров, включая арктический сегмент [9]. В.Г. Егоров предлагает концептуализацию геополитики транспорта, что позволяет по-новому взглянуть на роль СМП в глобальной логистике [3].

Геополитический и военно-стратегический контекст арктической политики активно изучается как в России, так и за рубежом. В.Ю. Гумелёв, В.В. Елистратов и А.Н. Рагозин рассматривают Арктику как объект геополитики, акцентируя возрастающую конкуренцию великих держав [2]. Ю.Ф. Лукин подчёркивает эволюцию российской Арктики в изменяющемся мире, фокусируясь на национальных интересах [12]. А.С. Семченков и А.В. Федякин анализируют национальный суверенитет России над Арктической зоной в контексте деглобализации [16]. А.М. Фадеев исследует российскую Арктику в международной экономической и геополитической повестке [17].

Западная политическая наука представляет конфронтационную парадигму. Хью Конли в отчётах Центра стратегических и международных исследований (CSIS)⁵ описывает Арктику как арену великих держав, где гибридные угрозы России требуют усиления присутствия НАТО [21]. В более позднем отчёте, подготовленном для Белферовского центра науки и международных отношений Гарвардского университета, Х. Конли и Дж. Краут фиксируют трансформацию арктической безопасности в контексте сдвига глобальных сил [22]. Л. Хейнонен связывает приостановку работы Арктического совета с кризисом после 2014 г. и подчёркивает значение нематериальных факторов в арктической геополитике [23]. М. Байерс отмечает уникальность российской модели освоения, обусловленную экстремальными рисками и масштабом задач [19]. Р. Тамнес и К. Оффердал в коллективной монографии рассматривают региональную динамику в глобальном контексте [26]. Э. Роу анализирует формальную и практическую геополитику России в Арктике, выделяя преемственность и изменения [25].

Также в научной литературе фиксируются ограничения международного сотрудничества в Арктике. В.Н. Конышев и А.А. Сергунин, анализируя российско-американское научное взаимодействие в период геополитической нестабильности, констатируют сокращение его объёмов при сохранении значимости [10]. В.Д. Поляков рассматривает Северный морской путь в контексте российско-китайских отношений, выявляя сочетание экономического сближения с нормативным дистанцированием [14]. Зарубежные исследователи, в том числе Чуань-Ин Лю с соавторами, оценивают перспективы создания транзитных хабов на трассах Северного морского пути, что свидетельствует о коммерческом интересе внешних игроков [20]. Р. Пинкус и Р. Хесли в обзорной работе, посвящённой новой арктической политике России, отмечают её стратегическую ориентацию на развитие инфраструктуры и усиление национального контроля [24].

Методы

Проведённое исследование опирается на междисциплинарный подход, что позволяет рассмотреть арктическую политику Российской Федерации как комплексный феномен, находящийся на пересечении политологических, экономических, правовых и цивилизационных измерений. В рамках данного подхода: политологический анализ направлен на изучение институциональных изменений (трансформация Арктического совета, деятельность НАТО в регионе) и стратегических документов, определяющих национальные интересы России в Арктике; экономический анализ применяется для оценки ресурсной базы, динамики грузопотоков по Северному морскому пути и влияния инфраструктурных мегапроектов на устойчивость регионального развития; цивилизационный подход позволяет акцентировать ценностно-культурные основания российской политики в Арктике, включая

⁵ Организация, деятельность которой признана нежелательной на территории Российской Федерации.

концепцию «опорной сети» населённых пунктов и историческую преемственность освоения высоких широт.

Для систематизации факторов, влияющих на реализацию инфраструктурных проектов в Арктике, использован SWOT-анализ (сильных и слабых сторон, возможностей и угроз). С его помощью удалось структурировать оценку ледокольного флота, портовой инфраструктуры и цифрового контура управления, а также показать их роль как материальной основы суверенитета в регионе.

Результаты анализа

Материальная база арктического инфраструктурного суверенитета формируется крупными ресурсными проектами. Динамика грузопотока по Северному морскому пути на протяжении последних лет демонстрирует устойчивый рост. В 2013 г. он составлял лишь 1,4 млн. тонн, а в 2024-м достиг рекордных 37,9 млн. тонн⁶. В 2026 г. прогнозируется превышение показателя в 40 млн. тонн⁷: в первом квартале 2026 г. количество судовых проводок увеличилось в 1,5 раза, а объём перевозимых грузов – на 25% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года⁸. Современные объёмы перевозок уже в несколько раз превзошли советский рекорд: максимальный грузооборот во времена СССР составил 6,5–7 млн. тонн в 1987 г.

Ключевыми драйверами формирования грузовой базы Северного морского пути выступают крупные инвестиционные проекты в сфере добычи и сжижения природного газа. Проект «Ямал СПГ» ПАО «НОВАТЭК» обеспечивает устойчивый экспортный поток СПГ: по итогам 2024 г. объём производства на заводе превысил 21 млн. тонн⁹. Вместе с тем логистическая динамика проекта остаётся чувствительной к сезонным и инфраструктурным ограничениям: в 2025 г. отгрузки «Ямал СПГ» в направлении азиатских рынков по Северному морскому пути сократились по сравнению с предыдущим годом. «Арктик СПГ-2» – второй крупнотоннажный СПГ-проект НОВАТЭКа, реализуемый на Гыданском полуострове на базе Утреннего месторождения. Проект предусматривает строительство трёх технологических линий общей мощностью 19,8 млн. тонн СПГ в год, а также производство до 1,6 млн. тонн стабильного газового конденсата в год¹⁰. В ноябре 2023 г. Минфин США включил ООО «Арктик СПГ-2» в санкционный список, а в 2024 г. ограничения были расширены на компании, поддерживающие проект, что осложнило доступ к оборудованию, финансированию, флоту и зарубежным рынкам сбыта, однако не смогло остановить реализацию проекта¹¹.

Ещё одной значимой инициативой выступает проект «Восток Ойл», реализуемый ПАО «НК «Роснефть». В рамках данного проекта формируется новый производственный кластер, объединяющий добычу и отгрузку нефти в акватории Карского моря. Ключевой локацией выступает бухта Север, расположенная в западной части полуострова Таймыр, в пределах Енисейского залива. Расстояние от бухты до посёлка Диксон по южному направлению составляет 40 км. По оценкам 2024 г., совокупные ресурсы месторождений,

⁶ Росатомфлот. Объём грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд // Росатомфлот. – 2025. – 9 янв. [Электронный ресурс]. URL: <https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnemu-morskому-puti-ustanovil-rekord/> (дата обращения: 18.03.2026).

⁷ Росатом планирует перевезти более 40 млн тонн грузов по СМП в 2026 г. // Вести.ru. – 2026. – 13 февр. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vesti.ru/article/4917526> (дата обращения: 18.03.2026).

⁸ Рост перевозок по СМП уже в первые месяцы 2026 года // Arctic Today. – 2026. – 24 февр. [Электронный ресурс]. URL: <https://arctic-today.ru/index.php/arkticheskaya-transportnaya-sistema/1100-rost-perevozok-po-smp-uzhe-v-pervye-mesyatsy-2026-goda> (дата обращения: 18.03.2026).

⁹ Ямал СПГ в 2024 г. произвел более 21 млн т СПГ // Интерфакс. – 2025. – 18 июня. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/business/1031778> (дата обращения: 18.03.2026).

¹⁰ «Арктик СПГ-2»: что это за проект и какие санкции на него введены // Коммерсантъ. – 2023. – 8 нояб. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6323377> (дата обращения: 18.03.2026).

¹¹ Лбды Севморпути не остановили российский СПГ: под санкциями газовозы пошли через ЕС // EADaily. – 2025. – 5 нояб. [Электронный ресурс]. URL: <https://eadaily.com/ru/news/2025/11/05/ldy-sevmorputi-ne-ostanovili-rossiyskiy-spg-pod-sankciyami-gazovozy-poshli-cherez-es> (дата обращения: 18.03.2026).

входящих в проект, достигают 7 млрд. тонн нефти¹². Одновременно с этим продолжается строительство магистрального нефтепровода «Ванкор – Пайяха – Бухта Север»: по данным на конец сентября 2025 г.¹³, на проектные отметки уложено 637 км. трубопровода, что свидетельствует о высокой степени готовности данной инфраструктурной линии. В январе–марте 2025 г. «Роснефть» начала пробную добычу углеводородов на Пайяхском и Ичемминском месторождениях в рамках проекта. Учитывая масштаб ресурсной базы и транспортной инфраструктуры, «Восток Ойл» рассматривается как один из потенциально значимых драйверов роста грузопотока по Северному морскому пути.

Баимский горно-обогатительный комбинат на Чукотке выступает основой формирования нового горнодобывающего кластера в регионе. Проект Баимской рудной зоны рассматривается как один из крупнейших инвестиционных проектов в Арктике: объём инвестиций оценивается более чем в 1,1 трлн. рублей. В рамках проекта предусмотрено строительство морского терминала на мысе Наглеингын, включённого в границы порта Певек; проектный грузооборот терминала составляет 1,842 млн. тонн в год¹⁴.

С политологической точки зрения, эти проекты создают постоянные центры экономической активности, объективно требующие круглогодичной навигации и, соответственно, постоянного военно-морского и аварийно-спасательного присутствия. Тем самым они делают понятие «суверенитет» практическим и измеримым, превращая его из правовой конструкции в непрерывно функционирующую реальность.

Неотъемлемой частью этой реальности становится наращивание атомного ледокольного флота – одного из самых наглядных элементов материализации присутствия Российской Федерации в высоких широтах. По состоянию на апрель 2026 г. в составе российского атомного ледокольного флота в активной эксплуатации находятся 8 ледоколов: «Ямал» и «50 лет Победы» проекта 10520, «Таймыр» и «Вайгач» проекта 10521, а также четыре универсальных ледокола нового поколения проекта 22220 – «Арктика», «Сибирь», «Урал» и «Якутия». На стадии строительства: «Чукотка» (проект 22220) – готовность 70%, сдача декабрь 2026 г.; «Ленинград» (проект 22220) – закладка 2024 г., готовность 25%, сдача 2027 г.; «Сталинград» (проект 22220) – закладка 18 ноября 2025 г., готовность 4–6%, сдача 2030 г. Заложен головной ледокол проекта 10510 «Россия» (мощность 120 МВт, готовность 27%), запуск которого ожидается в 2030 г. и который обеспечит круглогодичную проводку крупнотоннажных судов по всей акватории СМП. Каждая ледокольная проводка является не только коммерческой операцией, но и актом реализации суверенных прав на трассах Северного морского пути. Это особенно важно в контексте усиления военно-морского присутствия НАТО. Ледокольный флот обеспечивает гарантированное присутствие Российской Федерации в высоких широтах вне зависимости от сезонных условий, что становится критическим фактором в условиях, когда традиционные дипломатические каналы сотрудничества заблокированы.

Современное наращивание атомного ледокольного флота России вносит в сегодняшнюю арктическую политику явные исторические параллели с периодом формирования регулярного судоходства по Северному морскому пути. В 1932 г. экспедиция на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков» под руководством академика О.Ю. Шмидта впервые прошла весь маршрут за одну навигацию, продемонстрировав принципиальную возможность организации системного морского сообщения вдоль берегов Северного Ледовитого океана, и положив начало последующей структурной эксплуатации трассы. Вследствие этого уже 17 декабря 1932 г. постановлением СНК СССР учреждалось Главное управление Северного

¹² В 2024 году периметр проекта «Восток Ойл» расширился с 52 до 60 лицензионных участков // Национальная ассоциация нефтегазового сервиса. [Электронный ресурс]. URL: <https://nangs.org/news/upstream/perimetr-proekta-vostok-ojl-v-2024-g-rasshirilsya-s-52-do-60-litsenzionnykh-uchastkov> (дата обращения: 18.03.2026).

¹³ Результаты ПАО «НК «РОСНЕФТЬ» за 9 мес. 2025 г. по МСФО // ПАО «НК «Роснефть». – 2025. – 28 нояб. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosneft.ru/press/releases/item/223240/> (дата обращения: 18.03.2026).

¹⁴ Баимский ГОК // Официальный сайт проекта Баимский ГОК. [Электронный ресурс]. URL: <https://baimskaya.ru/> (дата обращения: 18.03.2026).

морского пути (Главсевморпуть). На протяжении 1930–1950-х гг. эта структура, подчинённая напрямую Совнаркому, концентрировала исключительный объём полномочий: навигационное обеспечение, строительство портовой и энергетической инфраструктуры, организацию добывающих и транспортных отраслей, картографирование, научные исследования, развитие социальной сферы северных территорий. Фактически Главсевморпуть функционировал как комплексный институт развития Арктики, аккумулируя ресурсы и властные компетенции, сравнимые с общегосударственными. В марте 1953 г. его статус был резко понижен: управление преобразовали в главк в системе Министерства морского и речного флота. Последующие административные реформы окончательно лишили ведомство прежних координирующих функций, что стало одной из причин замедления темпов хозяйственного освоения арктических регионов.

Важным аспектом обеспечения суверенитета в Арктике выступает международно-правовое закрепление национальных интересов. Современный режим разграничения морских пространств был установлен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS). До её ратификации, в доктрине ряда арктических государств, прежде всего СССР и Канады, значительное влияние имел секторальный подход: в этой модели считалось, что права прибрежной страны распространяются на пространство, образованное её сухопутной границей и меридианами, проведёнными от крайних точек к Северному полюсу. Советский Союз в период интенсивного освоения Арктики последовательно опирался на секторальный принцип, закреплённый постановлением Президиума Центрального исполнительного комитета СССР от 15 апреля 1926 г.¹⁵, которое провозгласило суверенитет над всеми землями и островами, расположенными севернее побережья СССР между меридианами 32°04'35" восточной долготы и 168°49'30" западной долготы.

В современный период правовое оформление корректируется в рамках международно-правовой практики, сложившейся после присоединения СССР к Конвенции по морскому праву 10 декабря 1982 г., и ратификации её Российской Федерацией Федеральным законом от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ. Ратификация конвенции ознаменовала отход от секторальной модели: в соответствии с UNCLOS прибрежное государство реализует суверенные права в пределах особой экономической зоны шириной до 200 морских миль от исходных линий, тогда как секторальный подход ранее провозглашал суверенитет вплоть до Северного полюса. Однако в соответствии со статьёй 76 UNCLOS прибрежное государство вправе осуществлять суверенные права над континентальным шельфом за пределами 200 морских миль, если докажет, что внешний край этого шельфа представляет собой естественное продолжение его суши. Именно в рамках данного конвенционного режима, а не на основе секторальных границ, выстраивается современный процесс юридического оформления арктических притязаний на континентальный шельф и морские зоны.

В 2001 г. Россия представила в Комиссию ООН по границам континентального шельфа (CLCS) заявку, которую Комиссия признала недостаточно обоснованной. В ответ на это была развёрнута масштабная программа морских научных исследований. Важную роль в научном обосновании российской заявки сыграла экспедиция «Арктика-2007», которую возглавил А.Н. Чилингаров. 2 августа 2007 г. батискафы «Мир-1» и «Мир-2» достигли дна в районе Северного полюса, установив на дне титановый флаг России – символический акт, который привлёк внимание к научной программе. Экспедиция выполнила комплекс геофизических измерений (сейсмопрофилирование, гравиметрию, аэрогеофизическую съёмку). В последующие годы в рамках экспедиций «Шельф-2010» и комплексных работ 2014 г. с участием судна «Академик Фёдоров» были проведены сейсмические, батиметрические и гравиметрические измерения. Эти данные легли в основу новой заявки России, поданной

¹⁵ Постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане от 15 апреля 1926 г. // Собрание законов и распоряжений рабоче-крестьянского правительства Союза Советских Социалистических Республик. Издание Управления делами СНК СССР – отд. I, – № 32, 20 мая 1926 г., – С. 586.

в CLCS в 2015 г. Рекомендации Комиссии от 6 февраля 2023 г.¹⁶ частично подтвердили геологическое обоснование российских притязаний на участки морского дна площадью около 1,7 млн. км², включая хребет Ломоносова и поднятие Менделеева. Вместе с тем Комиссия указала на необходимость дополнительных данных в части южной части котловины Амундсена. 30 октября 2023 г. Россия подала новую заявку¹⁷ с обновлёнными геологическими материалами по хребту Гаккеля, рассмотрение которой CLCS продолжает осуществлять.

Данные рекомендации открывают доступ к крупным запасам углеводородов, однако само по себе международное признание прав на шельф остаётся необходимым, но недостаточным условием для полноценного контроля. Без материальной инфраструктуры и повседневной хозяйственной деятельности правовой статус выступает лишь в качестве рамочного условия.

Компенсировав недостаточность одного лишь правового признания, Россия осуществляет институциональный сдвиг в российском подходе к освоению Арктики, который проявляется в переходе от концепции «Северного морского пути» к более масштабной категории «Трансарктический транспортный коридор». Если ранее Северный морской путь понимался преимущественно как транспортная артерия, связывающая западные и восточные рубежи страны, то Трансарктический транспортный коридор представляет собой интегрированную мультимодальную систему, включающую не только морскую составляющую, но и береговую инфраструктуру, железнодорожные подходы, энергетическую базу, а также цифровую среду управления. По оценке госкорпорации «Росатом»¹⁸, развитие экономического потенциала региона позволит в перспективе замкнуть Трансарктический транспортный коридор в большое транспортное кольцо, соединив Санкт-Петербург через Мурманск с Владивостоком и интегрировав арктическую логистику в национальную транспортную систему.

Результаты SWOT-анализа факторов, влияющих на арктические инфраструктурные проекты, приведены в табл. 1.

Таблица 1

SWOT-анализ факторов, влияющих на реализацию арктических проектов

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
1. Единственный в мире атомный ледокольный флот	1. Недостаточное развитие береговой инфраструктуры
2. Наличие значительной ресурсно-проектной базы в Арктике, обеспечивающей формирование долгосрочного грузопотока и инвестиционной устойчивости	2. Высокая стоимость реализации и эксплуатации арктических проектов, требующая значительных долгосрочных инвестиций
3. Интегрированное управление через единого оператора («Росатом»), что снижает транзакционные издержки	3. Кадровый дефицит

¹⁶ Recommendations of the Commission on the limits of the continental shelf in regard to the partial revised submission made by the Russian Federation in respect of the Arctic Ocean on 3 august 2015 with addenda submitted on 31 march 2021. [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2023RusRev1RecSum.pdf (дата обращения: 18.03.2026).

¹⁷ Partial revised submission by the Russian Federation in respect of the Arctic Ocean (Gakkell Ridge area): executive Summary [Электронный ресурс] // United Nations. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. 2023. [Электронный ресурс] URL: https://www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/rus03/rusrev3esrus.pdf (дата обращения: 18.03.2026).

¹⁸ Росатом: «Экономическое развитие Арктики замкнет ТТК в большое транспортное кольцо» // Атомная энергия. 2026. 22 янв. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.atomic-energy.ru/statements/2026/01/23/162821> (дата обращения: 18.03.2026).

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
4. Закрепленная юрисдикция Российской Федерации над СМП, имеющая международное признание	4. Высокая зависимость от импортного оборудования на фоне санкционных ограничений
Возможности (O)	Угрозы (T)
1. Расширение международного сотрудничества с незападными партнерами	1. Милитаризация Арктики НАТО, создающая прямые риски военной эскалации
2. Использование СМП как альтернативы традиционным маршрутам в условиях нестабильности	2. Климатические риски: нестабильность ледовой обстановки
3. Интеграция цифровых систем для управления логистикой и обеспечения безопасности	3. Санкционное и технологическое давление, ограничивающее доступ к оборудованию, финансированию, страхованию и международной логистике

Выводы

Проведённое исследование позволяет констатировать, что в современных условиях обеспечение суверенитета Российской Федерации в Арктике выходит за рамки декларативного закрепления правовых режимов и всё в большей степени определяется способностью государства к материальному присутствию в регионе. Развитие портовой инфраструктуры, наращивание атомного ледокольного флота и формирование цифрового контура управления образуют целостный контур, в рамках которого суверенитет обретает реальные очертания. Каждая ледокольная проводка, каждый новый причал или спутниковая система связи выступают не только экономическим активом, но и политическим актом, подтверждающим неизбежность национального контроля над Северным морским путём и прилегающими акваториями. В этой связи предложенная в работе категория «инфраструктурный суверенитет» позволяет связать правовой, политический и экономический подходы в единую аналитическую рамку, что составляет теоретическую значимость исследования.

Геополитический контекст арктической политики претерпел кардинальные изменения. Блокировка работы Арктического совета семью западными странами с марта 2022 г. и последовавшая за этим активизация военных учений НАТО в регионе, знаменуют переход от модели консенсуса 1990–2000-х годов к прямому политико-силовому противостоянию. Россия, в свою очередь, отвечает на этот вызов институциональной перестройкой стратегического планирования. Одним из значимых элементов такой перестройки становится переход от узкой трактовки Северного морского пути как транспортной артерии к более масштабной категории Трансарктического транспортного коридора, интегрирующего арктическую логистику в национальную транспортную систему и предполагающего опережающее развитие береговой инфраструктуры, железнодорожных подходов, энергетического и цифрового обеспечения.

Российская Федерация, опираясь на накопленный технологический и институциональный задел и приспосабливаясь к новым климатическим и геополитическим условиям, формирует долгосрочную стратегию присутствия в Арктике до 2050 г. и дальнейшую перспективу.

Литература

1. Визе В.Ю. Моря Советской Арктики. – Л.: Изд-во Главсевморпути, 1948. – 416 с.
2. Гумелёв В.Ю., Елистратов В.В., Рагозин А.Н. Арктика как объект геополитики // Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2018. – № 11. – С. 175–192.
3. Егоров В.Г. Геополитика транспорта. Концептуализация научного дискурса // Свободная мысль. – 2019. – № 6 (1678).
4. Журавель В.П., Гриняев С.Н. Трансарктический транспортный коридор: политико-экономический и стратегический потенциал для России // Арктика и Север. – 2025. – № 60. – С. 135–151.
5. Зворыкина Ю.В., Тетерятников К.С. Северный морской путь как инструмент освоения Арктики // Российский экономический журнал. – 2019. – № 4. – DOI: 10.33983/0130-9757-2019-4-21-44.
6. Иванова М.В., Данилин К.П., Кошкарев М.В. Северный морской путь как пространство согласования интересов для устойчивого социально-экономического развития Арктики // Арктика: экология и экономика. – 2022. – Т. 12, № 4. – С. 538–550. – DOI: 10.25283/2223-4594-2022-4-538-550.
7. Киккас К.Н. Международные транспортные коридоры и Арктика // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2015. – Т. 6. – № 3. – С. 178–184.
8. Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Планирование экономического присутствия России в Арктике // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2024. – № 2. – С. 146–157. – DOI: 10.37614/2220-802X.2.2024.84.011.
9. Комплексное освоение территории Российской Федерации на основе транспортных пространственно-логистических коридоров. Актуальные проблемы реализации мегапроекта «Единая Евразия: ТЕПР — ИЕТС» / Отв. ред. академик РАН В.В. Козлов, член-корреспондент РАН А.А. Макоско; Российская академия наук. – М.: Наука, 2019. – 463 с.
10. Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Российско-американское научное сотрудничество в Арктике в эпоху геополитической турбулентности // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2024. – Т. 29, № 1. – С. 138–144. – DOI: 10.15688/jvolsu4.2024.1.12.
11. Крюков В.А., Крюков Я.В. Экономика Арктики в современной системе координат // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – № 5.
12. Лукин Ю.Ф. Арктические вызовы России // Россия: общество, политика, история. – 2022. – № 2 (2). – С. 59–87.
13. Пилясов А.Н. Освоение Арктики 2.0: Продолжение традиций советских исследований. – М.: УРСС, 2023. – 392 с.
14. Поляков В.Д. Северный морской путь в российско-китайских отношениях: экономическое сближение и нормативное дистанцирование // Право и политика. – 2025. – № 12. – С. 223–240.
15. Сагина О.А. Значение Северного морского пути для пространственного освоения территории страны // Вестник евразийской науки. – 2024. – Т. 16. – № 5. – URL: <https://esj.today/PDF/14ECVN524.pdf>
16. Семченков А.С., Федякин А.В. Национальный суверенитет России над Арктической зоной в контексте деглобализации // Развитие территорий. – 2025. – № 4 (42). – С. 31–43.
17. Фадеев А.М. Российская Арктика в международной экономической и геополитической повестке // Арктика и инновации. – 2024. – № 2 (3). – С. 6–14. – DOI: 10.21443/3034-1434-2024-2-3-6-14.
18. Шмидт О.Ю. Наши задачи по освоению Арктики // За освоение Арктики: [сборник докладов]. – Л.: Издательство Главсевморпути, 1935. – С. 7–25.
19. Byers M. Crises and international cooperation: an Arctic case study // International Relations. – 2017. – Vol. 31, No. 4. – P. 375–402.

20. Chuan-Ying Liu, Hou-Ming Fan, Xiu-jing Dang, Xuan Zhang. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route // *Ocean & Coastal Management*. – 2021. – Vol. 201. – DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2020.105422.
21. Conley H., Rohloff C. The New Ice Curtain. Russia's Strategic Reach to the Arctic: A Report of the CSIS¹⁹ Europe Program. – Lanham: Rowman & Littlefield, 2015. – P. 69–88.
22. Conley H.A., Kraut J. Arctic Security: Power Shifts and Transformational Change // Belfer Center. Harvard Kennedy School. 2026. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.belfercenter.org/research-analysis/arctic-security-power-shifts-and-transformational-change>.
23. Heininen L. Arctic geopolitics from classical to critical approach – importance of immaterial factors // *Geography, environment, sustainability*. – 2018. – Vol. 11, No. 1. – P. 171–186.
24. Pincus R., Heasley R. Russia's New Arctic Policy 2035: Research Short // Northern Illinois University. 2023. [Электронный ресурс]. URL: https://www.ni-u.edu/wp-content/uploads/2023/11/NIUShort_07212020_DNI202201735_IceRusha.pdf.
25. Rowe E.W. Russian Formal and Practical Geopolitics on the Arctic // NUPI Policy Brief. – 2020. – No. 2. – 12 p. [Электронный ресурс]. URL: https://www.nupi.no/content/pdf_preview/21708/file/2020GodzimirskiSerguninRussianFormalandPracticalGeopoliticsintheArcticChangeandContinuity1350-ArticleText-20882-1-10-20200417.pdf.
26. Tamnes R., Offerdal K. Geopolitics and Security in the Arctic: Regional dynamics in a global world. – L.; N.Y.: Routledge, 2018. – 240 p.

References

1. Vize V.Yu. Morya Sovetskoy Arktiki [Seas of the Soviet Arctic]. Leningrad, Izd-vo Glavsevmorputi Publ., 1948. 416 p. (In Russian).
2. Gumelyov V.Yu., Yelistratov V.V., Ragozin A.N. Arktika kak ob"yekt geopolitiki [The Arctic as an Object of Geopolitics]. *Nauchno-metodicheskiy elektronnyy zhurnal «Kontsept»* [Scientific and Methodical Electronic Journal "Concept"]. 2018, I. 11, pp. 175–192. (In Russian).
3. Egorov V.G. Geopolitika transporta. Kontseptualizatsiya nauchnogo diskursa [Geopolitics of Transport. Conceptualization of Scientific Discourse]. *Svobodnaya mysl'* [Free Thought]. 2019, I. 6 (1678). (In Russian).
4. Zhuravel V.P., Grinyaev S.N. Transarktiicheskiy transportnyy koridor: politiko-ekonomicheskii i strategicheskii potentsial dlya Rossii [Transarctic Transport Corridor: Political, Economic and Strategic Potential for Russia]. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. 2025, I. 60, pp. 135–151. (In Russian).
5. Zvorykina Yu.V., Teteriatnikov K.S. Severnyy morskoy put' kak instrument osvoeniya Arktiki [The Northern Sea Route as a Tool for Arctic Development]. *Rossiyskiy ekonomicheskii zhurnal* [Russian Economic Journal]. 2019, I. 4. DOI: 10.33983/0130-9757-2019-4-21-44. (In Russian).
6. Ivanova M.V., Danilin K.P., Koshkarev M.V. Severnyy morskoy put' kak prostranstvo soglasovaniya interesov dlya ustoychivogo sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Arktiki [The Northern Sea Route as a Space for Aligning Interests for Sustainable Socio-Economic Development of the Arctic]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy]. 2022, V. 12, I. 4, pp. 538–550. DOI: 10.25283/2223-4594-2022-4-538-550. (In Russian).
7. Kikkas K.N. Mezhdunarodnyye transportnyye koridory i Arktika [International Transport Corridors and the Arctic]. *MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitiye)* [MIR (Modernization. Innovation. Development)]. 2015, V. 6, I. 3, pp. 178–184. (In Russian).
8. Koz'menko S.Yu., Koz'menko A.S. Planirovaniye ekonomicheskogo prisutstviya Rossii v Arktike [Planning of Russia's Economic Presence in the Arctic]. *Sever i rynek: formirovaniye*

¹⁹ Организация, деятельность которой признана нежелательной на территории Российской Федерации.

- ekonomicheskogo poryadka* [The North and the Market: Formation of the Economic Order]. 2024, I. 2, pp. 146–157. DOI: 10.37614/2220-802X.2.2024.84.011. (In Russian).
9. Kozlov V.V., Makosko A.A. (eds.). Kompleksnoye osvoyeniye territorii Rossiyskoy Federatsii na osnove transportnykh prostranstvenno-logisticheskikh koridorov. Aktual'nyye problemy realizatsii megaproekta «Yedinaya Yevraziya: TEPR — IETS» [Integrated Development of the Territory of the Russian Federation Based on Transport Spatial and Logistics Corridors. Current Problems of the Implementation of the Mega-Project “United Eurasia: TEPR — IETS”]. Moscow, Nauka Publ., 2019, 463 p. (In Russian).
 10. Konyshev V.N., Sergunin A.A. Rossiysko-amerikanskoye nauchnoye sotrudnichestvo v Arktike v epokhu geopoliticheskoy turbulentnosti [Russian-American Scientific Cooperation in the Arctic in the Era of Geopolitical Turbulence]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4, Istoriya. Regionovedeniye. Mezhdunarodnyye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations]. 2024, V. 29, I. 1, pp. 138–144. DOI: 10.15688/jvolsu4.2024.1.12. (In Russian).
 11. Kryukov V.A., Kryukov Ya.V. Ekonomika Arktiki v sovremennoy sisteme koordinat [The Arctic Economy in the Modern Coordinate System]. *Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law]. 2019, I. 5. (In Russian).
 12. Lukin Yu.F. Arkticheskiye vyzovy Rossii [Arctic Challenges of Russia]. *Rossiya: obshchestvo, politika, istoriya* [Russia: Society, Politics, History]. 2022, I. 2 (2), pp. 59–87. (In Russian).
 13. Pilyasov A.N. Osvoyeniye Arktiki 2.0: Prodolzheniye traditsiy sovetskikh issledovaniy [Arctic Development 2.0: Continuation of the Traditions of Soviet Research]. Moscow, URSS Publ., 2023, 392 p. (In Russian).
 14. Polyakov V.D. Severnyy morskoy put' v rossiysko-kitayskikh otnosheniyakh: ekonomicheskoye sblizheniye i normativnoye distantsirovaniye [The Northern Sea Route in Russian-Chinese Relations: Economic Rapprochement and Normative Distancing]. *Pravo i politika* [Law and Politics]. 2025, I. 12, pp. 223–240. (In Russian).
 15. Sagina O.A. Znacheneye Severnogo morskogo puti dlya prostranstvennogo osvoyeniya territorii strany [The Significance of the Northern Sea Route for the Spatial Development of the Country's Territory]. *Vestnik evraziyskoy nauki* [Eurasian Science Journal]. 2024, V. 16, I. 5. Available at: <https://esj.today/PDF/14ECVN524.pdf> (Accessed: 01.04.2026). (In Russian).
 16. Semchenkov A.S., Fedyakin A.V. Natsional'nyy suverenitet Rossii nad Arkticheskoy zonoy v kontekste deglobalizatsii [National Sovereignty of Russia over the Arctic Zone in the Context of Deglobalization]. *Razvitiye territoriy* [Territory Development]. 2025, I. 4 (42), pp. 31–43. (In Russian).
 17. Fadeev A.M. Rossiyskaya Arktika v mezhdunarodnoy ekonomicheskoy i geopoliticheskoy povestke [The Russian Arctic in the International Economic and Geopolitical Agenda]. *Arktika i innovatsii* [Arctic and Innovation]. 2024, I. 2 (3), pp. 6–14. DOI: 10.21443/3034-1434-2024-2-3-6-14. (In Russian).
 18. Shmidt O.Yu. Nashi zadachi po osvoyeniyu Arktiki [Our Tasks for the Development of the Arctic]. In: *Za osvoyeniye Arktiki* [For the Development of the Arctic]. Leningrad, Izdatel'stvo Glavsevmorputi Publ., 1935, pp. 7–25. (In Russian).
 19. Byers M. Crises and international cooperation: an Arctic case study. *International Relations*. 2017, V. 31, I. 4, pp. 375–402.
 20. Chuan-Ying Liu, Hou-Ming Fan, Xiu-jing Dang, Xuan Zhang. Arctic transshipment hub planning along the Northern Sea Route. *Ocean & Coastal Management*. 2021. Vol. 201. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2020.105422.
 21. Conley H., Rohloff C. The New Ice Curtain. Russia's Strategic Reach to the Arctic: A Report of the CSIS²⁰ Europe Program. Lanham, Rowman & Littlefield Publ., 2015, pp. viii–xiv, 69–88.

²⁰ The organization whose activities are recognized as undesirable on the territory of the Russian Federation.

22. Conley H.A., Kraut J. Arctic Security: Power Shifts and Transformational Change. *Belfer Center. Harvard Kennedy School*. 2026. Available at: <https://www.belfercenter.org/research-analysis/arctic-security-power-shifts-and-transformational-change> (Accessed: 01.04.2026).
23. Heininen L. Arctic geopolitics from classical to critical approach – importance of immaterial factors. *Geography, environment, sustainability*. 2018, V. 11, I. 1, pp. 171–186. Available at: <https://ges.rgo.ru/jour/article/view/389> (Accessed: 01.04.2026).
24. Pincus R., Heasley R. Russia's New Arctic Policy 2035: Research Short. *Northern Illinois University*. 2023. Available at: https://www.ni-u.edu/wp-content/uploads/2023/11/NIUShort_07212020_DNI202201735_IceRusha.pdf (Accessed: 01.04.2026).
25. Rowe E.W. Russian Formal and Practical Geopolitics on the Arctic. *NUPI Policy Brief*. 2020, I. 2, 12 p. Available at: https://www.nupi.no/content/pdf_preview/21708/file/2020GodzimirskiSerguninRussianFormalandPracticalGeopoliticsintheArcticChangeandContinuity1350-ArticleText-20882-1-10-20200417.pdf (Accessed: 01.04.2026).
26. Tamnes R., Offerdal K. Geopolitics and Security in the Arctic: Regional dynamics in a global world. London, New York, Routledge Publ., 2018, 240 p.