

Северный морской путь как инструмент реализации Российской Федерацией её национальных интересов

Northern maritime way as a tool for the implementation of the Russian Federation of its national interests

УДК 327

Курылев К.П.

д-р ист. наук, доцент, профессор кафедры теории и истории международных отношений РУДН

e-mail: kurylev-kp@rudn.ru

Kurylev K.P.

Doctor of Historical Sciences, Associate Professor, Professor at the Department of Theory and History of International Relations of RUDN University

e-mail: kurylev-kp@rudn.ru

Станис Д.В.

канд. экон. наук, доцент кафедры государственного и муниципального управления РУДН

e-mail: stanis-dv@rudn.ru

Stanis D.V.

Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of State and Municipal Administration of RUDN University

e-mail: stanis-dv@rudn.ru

Аннотация

Целью настоящей работы является исследование интересов России в контексте эксплуатации Северного морского пути (СМП). Авторы показывают, что Арктическая зона Российской Федерации представляет собой довольно развитый регион с усовершенствованной навигацией, огромным богатством полезных ископаемых, со всем тем, что необходимо для развития военной безопасности страны, её экономической сферы, а также ещё большего развития сфер техники и технологий. В данной работе были использованы такие методы исследования, как компаративный метод (метод сравнения), ценностно-ориентированный метод (анализ политических целей, задач и стратегий государства в освоении СМП; их выполнение, возникающие проблемы; анализ применённых ресурсов; анализ результата действий), сетевой метод (изучение транспортной сети СМП и его базовых элементов – опорных портов), метод историзма (анализ взаимосвязи современных событий и реалий СМП с событиями и решениями прошлого). Кроме того, нами применялись такие методы как обработка и анализ научных источников, метод системного и структурного анализа, обобщения, а также контент-анализ. Авторы приходят к выводу, что в интересы современной России входит: преобразовать СМП в национальную единую транспортную коммуникацию страны, решить задачи социально-экономического развития государства посредством использования Арктической зоны как отечественной стратегической ресурсной базы, наладить международное сотрудничество в регионе и сохранить его.

Ключевые слова: Северный морской путь, Арктический регион, Арктика, Россия, национальные интересы.

Abstract

The purpose of this work is to study the interests of Russia in the context of the operation of the Northern Sea Route (NSR). The authors show that the Arctic zone of the Russian Federation is a developed region with improved navigation, a huge wealth of mineral resources, with all that is necessary for the development of the country's military security, its economic sphere, and even greater development spheres of engineering and technology. In this work, we used such research methods as the comparative method (comparison method), the value-oriented method (analysis of political goals, objectives and strategies of the state in mastering the SMP; their implementation, emerging problems; analysis of applied the analysis of the result of actions), the network (the study of the transport network of the Northern Sea Route and its basic elements - reference ports), the method of historicism (the analysis of the interrelation of current events and realities on the Northern Sea Route with events and decisions of the past). In addition, we used such methods as processing and analysis of scientific sources, the method of systematic and structural analysis, comparison and generalization, as well as content analysis. Authors conclude that to transform the NSR into a national unified transport communication of Russia, to solve the tasks of socio-economic development of the state through the use of the Arctic zone as a Russian strategic resource base, to establish international cooperation in the region and preserve it - the main interests of Russia.

Keywords: Northern Sea Route, the Arctic region, the Arctic, Russia, national interests.

Северный морской путь является главной судоходной магистралью России в Арктике, на территории которой сконцентрирована значительная часть составляющих национальной безопасности нашей страны: военно-политическая безопасность, экономическая, ресурсная, технологическая и экологическая.

Российскому государству принадлежит огромнейшая территория Северного региона, самая богатейшая в мире по запасам углеводородного сырья и топливно-энергетических ресурсов.

Арктический регион представляет собой важнейшую ресурсную базу для России, а также имеет стратегическое значение, «с освоением Арктики напрямую связано выполнение долгосрочных задач экономического развития страны, её энергетической безопасности и конкурентоспособности на мировом рынке» [1].

В то же время Арктика является территорией столкновения интересов ведущих мировых держав – богатство региона, его необузданные воды, перспективы его развития с трудом оставляют место мирному сотрудничеству и разворачивают настоящее соперничество и нарастающее желание владения большей частью региона.

Россия играет ведущую роль в освоении Северного региона, обладая в составе территории своих земель более чем пятьюдесятью процентами протяженности арктического побережья, чем и обусловлены нередко возникающие споры, конфликты и недовольства в мировом сообществе, ставящие под угрозу мирное развитие человечества.

В работе рассмотрены основные интересы Российской Федерации в Арктическом регионе, а также интересы других государств, их значение, столкновения и инструменты их защиты.

Интересы Российской Федерации в Арктике

Арктика всегда считалась крайне конкурентной территорией, начиная с Первого международного полярного года, во время которого рядом стран проводились не исключаящие соперничество коллективные исследования, и заканчивая настоящим временем.

С момента учреждения Арктического совета (1996 г.), прежде всего, приарктическими государствами принято считать Российскую Федерацию, США, Канаду, Исландию, Норвегию, Финляндию, Швецию и Королевство Данию, как представительницу Гренландии – это государства, имеющие исключительную

экономическую зону в акватории Северного Ледовитого океана, проявляющие наибольший интерес к интернационализации Северного морского пути.

Помимо вышеперечисленных стран существует также ряд государств-наблюдателей – неарктические страны, проявляющие интерес к Арктическому региону и имеющие возможность финансовой помощи Совету, – Франция, Германия, Нидерланды, Польша, Испания, Соединенное Королевство, Республика Италия, КНР, Япония, Республика Корея, Республика Сингапур, Республика Индия. Наблюдатели имеют возможность выступать со своими заявлениями, проектными решениями, а также вносить финансовый вклад и выражать свои точки зрения по поводу обсуждаемых вопросов. Государства и транснациональные корпорации, чье внимание к региону привлекло огромное богатство территорий, вполне имеют право на его использование.

Согласно международному праву, а точнее Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г., Северный полюс и примыкающие к нему акватории Северного Ледовитого океана представляют собой часть открытого моря, который, в свою очередь, является зоной, свободной от любого государственного суверенитета. А значит, все действия, совершаемые на её территории, осуществляются свободно от правил других государств. Конвенция предусматривает зону территориальных вод того или иного государства в Арктике – двенадцать миль от береговой линии (включая воздушное пространство, морское и океаническое дно, недра), а также двести миль от этой зоны – исключительная экономическая зона – общее мировое наследие.

Помимо этого, существует принцип секторального деления территорий в Арктике, существовавший изначально и полностью противоречащий Конвенции. Согласно данному подходу, пространство от основания до Северного полюса, в границах между меридианами, проходящими через крайние западную и восточную точку того или иного государства, и является арктическим сектором. И, соответственно, входящие в эту область воды считаются территорией этого государства.

Всё это является первопричиной напряженной ситуации в регионе, вследствие чего возникают отдельные трудности, которые будут рассмотрены ниже.

В первую очередь, хотелось бы выделить основные интересы России в регионе:

- 1) использовать Северный морской путь как национальную единую транспортную коммуникацию России в Арктике;
- 2) использовать российскую часть Арктической зоны как российскую стратегическую ресурсную базу, которая бы обеспечивала решение задач социально-экономического развития страны;
- 3) сохранить Арктику как зону мира и сотрудничества;
- 4) сохранить уникальные экологические системы региона.

Прежде всего, интересы России обусловлены масштабом присутствия нашей страны в Арктике (по протяженности арктического побережья более половины территории региона – 58% – 22 600 км – принадлежит РФ), а также её ролью в изучении и освоении региона – многолетний опыт функционирования СМП, самый мощный индустриальный комплекс, широко развитая хозяйственная деятельность.

Стратегическое значение СМП в экономическом возрождении России объясняется стремлением перевести добывающую промышленность государства в Арктический регион. Освоение огромных запасов энергетических и минеральных ресурсов является национальным приоритетом экономической стратегии РФ, это, в первую очередь, связано с тем, что Крайний Север на данный момент единственный безопасный в экологическом плане, и выгодный в экономическом, богатейший регион планеты.

Перед Россией стоят масштабные задачи по освоению полезных ископаемых и энергетических ресурсов морского и океанического дна, а также прибрежного шельфа, так как эта территория представляет собой крупнейшее месторождение таких ресурсов, как нефть, газ, уголь, золото, редкие металлы. Здесь сосредоточены и значительные водные ресурсы. Благодаря стремлению к их добыче, в стране успешно развиваются

инновационные технологии, а также в значительной степени увеличилась производительность труда.

Большое значение для РФ также представляет собой развитие транспортной системы. В связи с освоением природных богатств, коммерческими предприятиями осуществляется строительство дизель-электрических ледоколов, а также, при сотрудничестве с судоходными компаниями, за счёт инвестиций и собственных средств развиваются нефтегазовые перегрузочные материалы и арктический транспортный флот в целом. Помимо того, совершенствуются средства навигации, связи, гидрографии, для освоения нефтегазовых месторождений создаются портовые транспортно-технологические комплексы, улучшаются средства поиска и спасения. Благодаря созданию новейших транспортных средств Россия больше не столкнется с затруднением в техническом плане: выхода по СМП на мировой рынок грузоемкой продукции глубинных арктических территорий. А вследствие развития всех элементов системы транспорта реализуется задача надежного транспортного обеспечения грузопотоков по всей Северной магистрали.

К тому же, для более продуктивного развития региона необходимо тесное активное сотрудничество государства с администрациями арктических субъектов РФ, судоходными компаниями, а также с отечественными компаниями – «Газпром», «Лукойл» и др.

Кроме того, одним из приоритетных направлений развития региона для России является международное сотрудничество. Чётко сформулирована цель: преобразовать российский транспортный коридор – СМП в мировую транспортную систему. Размещать в новых портах и на нефтяных терминалах подразделения таможенного контроля, предоставлять в аренду ледоколы, проводить совместные научные экспедиции и др.

Интересы нашего государства определяются с учетом «удельного веса "арктической" экономики в общем балансе страны и её перспектив на обозримое будущее» [2]. На данный момент в регионе ведётся активное, как и внутрироссийское (с российскими компаниями), так и международное сотрудничество в сфере торговли. С каждым годом грузопоток и товарооборот по СМП растёт всё стремительнее. Главной целью в этой области является достижение преимущества в области транспортировки грузов по Северным морям: превратить использование СМП в удобную и выгодную магистраль, являющуюся национальной единой транспортной коммуникацией России в Арктическом регионе.

Немаловажным для Российского государства является обеспечение его обороноспособности в регионе. Защита государственных границ кораблями военно-морского флота и пограничными кораблями будет осуществляться при успешном функционировании СМП: модернизация системы безопасности мореплавания, строительство новых объектов на СМП.

Высокий военно-стратегический потенциал Севморпути для приарктических государств обуславливает политические интересы РФ в регионе. Одной из важнейших задач для России считается обозначение своих границ в Арктическом регионе и их сохранение: в настоящее время система договоренностей и соглашений по Северному региону подвергается сомнению рядом арктических государств, что, в свою очередь, приводит к нестабильности региона. Как следствие, перед Россией стоит задача усилить своё присутствие в регионе, в том числе и военное. Как было заявлено Президентом В.В. Путиным на заседании Совета безопасности по вопросу реализации государственной политики в регионе, для того, чтобы защитить свои территории, необходимо создание «в нашей части Арктики единой системы базирования надводных кораблей и подводных лодок нового поколения», а также повышение надежности «охраны наших арктических рубежей, в том числе за счет усиления морской составляющей пограничной группировки ФСБ России» [3].

Вне всяких сомнений формирование и сохранение добрососедских отношений России на приарктических территориях является одним из основных интересов России в

Арктическом регионе. Примером тому может послужить учреждение таких организаций, как Совет Баренцева / Евроарктического региона, целью которого является содействие устойчивому развитию региона, международное сотрудничество (экономическая сфера, научная, техническая, культурная, а также торговля и туризм) в нём. Или же Арктический совет, о котором говорилось выше.

Цена ошибок разграничения территорий и полемик в Арктике крайне высока: спорят крупнейшие ядерные державы – Соединенные Штаты Америки и входящие в блок НАТО Дания, Норвегия и Канада, с одной стороны, и Россия, с другой стороны. Более того, возникают недоговоренности и непосредственно между такими государствами как США-Канада, Канада-Дания, Дания-Исландия.

Одним из государств, имеющих противоречия с Российской Федерацией в Арктическом регионе, являются США, которые, хотя и, по мнению собственных военных, не готовы соперничать с Россией за контроль над судоходством в Северных водах, твёрдо намерены расширить своё военное присутствие и добиться интернационализации региона. «Обеспечение политики свободного судоходства возможно при использовании Арктического совета путём голосования и совместного создания правил плавания. В этом случае исключительное право России на СМП не учитывается, так как управление СМП передается совету» – выступила с заявлением Х. Клинтон в 2012 г.

Формально заявления США поддерживают (не протестуют) и представители Норвегии, государства, использующего СМП лишь в коммерческих целях (норвежская сторона не заинтересована в военно-политическом потенциале региона): освоение плавания, сотрудничество с арктическими государствами, развитие портовой индустрии. В остальном страна поддерживает сотрудничество с Россией, об этом будет упоминаться ниже.

Помимо США интересы РФ в Арктическом регионе сталкиваются и с такой страной как Канада (оспаривание принадлежности подводных гор, представляющих собой 1/3 мировых запасов углеводорода – Хребет Ломоносова; наращивание военного присутствия Канады в регионе), однако, солидарность в вопросе секторального принципа деления Северных территорий, который отрицает большая часть приарктических государств, способна вывести РФ и Канаду на уровень сотрудничества и взаимопомощи.

Кроме того, нестабильность в Арктическом регионе подпитывает и Евросоюз, не желая оставаться в стороне и лишь наблюдать за разделом Арктики. Планируя тесно сотрудничать со странами этого региона – Данией, Швецией, Финляндией, – и со своими партнерами в такой организации как «Северное измерение» [16] – с Норвегией и Исландией, Евросоюз намерен вести активную политику в Северных водах. В отношении России Европейский союз, с одной стороны, готов сотрудничать в рамках того же «Северного измерения», но, с другой, готов отстаивать свои интересы в спорах с Россией из-за энергоресурсов, с целью снижения своей зависимости от российских поставок, а также в стремлении к интернационализации СМП.

Сейчас перед Россией стоит задача отстоять свои интересы в регионе, учитывая при этом все подписанные ранее договоренности и соглашения с приарктическими государствами, а также положения последних международно-правовых актов в области морского права и континентального шельфа, отвечающие национальным интересам. Лишь в этом случае у РФ есть шанс на сохранение влияния на уже имеющихся территориях Арктического региона, снятие необоснованных претензий и разрешения споров с другими государствами.

Проекты эксплуатации Россией Северного морского пути

В связи со становящимися всё более актуальными вопросами об интернационализации Северного морского пути, о стремлении пересмотреть привычное секторальное деление Арктического региона, а также о пересмотре статуса

принадлежности некоторых территорий, Российская Федерация вновь оживила своё присутствие в регионе и дала толчок развитию СМП для его скорейшего возрождения.

Арктический регион стал неотъемлемой частью жизни Российского государства, приносящим немалую пользу. Территория Северного морского пути пролегает от Карских Ворот до Бухты Провидения и насчитывает в длину около пяти тысяч шестисот километров.

В настоящее время мы имеем исследованные территории, созданные карты, теперь исследован суровый климат региона, приспособлено к нему и налажено судоходство, сформирована арктическая транспортная система (полярные станции, аэродромы, порты, ледоколы и др.). Сегодня составляются документы, регулирующие обстановку на территории Арктики, разрабатываются концепции и стратегии развития, совершаются переговоры на высшем уровне (с целью сохранения мира в Северных водах и развития международного сотрудничества), а также проводятся многочисленные форумы и конференции для привлечения внимания к богатейшему региону.

При всей накопленной базе и стремлении к развитию Арктики все перспективы региона будет возможно реализовать лишь в случае нормального функционирования трассы, которое бы соответствовало нормам международного права и безопасности мореплавания.

Существует ряд документов, являющихся нормативно-правовой базой, регламентирующей деятельность в регионе, а также составляющих план дальнейших действий в Арктике для РФ: «Правила плавания в акватории Северного морского пути» (2013 г.) [6], проект «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.» (2008 г.) [12], Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» (2012 г.) [13], «Комплексный проект развития Северного морского пути» и др.

Для России Северный морской путь представляет собой чрезвычайно выгодный регион, прежде всего, в экономическом плане.

Во-первых, речь идёт о транзитных перевозках. Конечно, Россия не получает прибыли непосредственно от транзита иностранных судов по своей исключительной экономической зоне региона (взимание транзитных сборов не предусмотрено Конвенцией ООН), государство получит экономическую выгоду благодаря сопутствующим услугам, таким как навигационно-гидрографическое обслуживание судов, эксплуатационные расходы: ледокольное сопровождение судов, срочный ремонт в портах, предоставление пунктов смены экипажей, заправка судов и др.

Во-вторых, СМП, являясь одним из самых богатейших регионов мира, играет ключевую роль в добыче ресурсов. Например, планируется тесное сотрудничество с азиатским рынком: добыча залежей полезных ископаемых, как природный газ, нефть, минералы и редкоземельные металлы, на полуострове Ямал и дальнейшая транспортировка уже сжиженного газа, нефти и других ресурсов в Азию по Северному морскому пути.

Для разрешения имеющихся проблем развития Северного региона, а также для обеспечения его безопасности в «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г.» [11] поставлена задача объединения усилий федеральных органов государственной власти с органами власти субъектов РФ, органами местного самоуправления и ресурсной базой. Стратегия также определяет для них основные способы, механизмы и средства для достижения целей, установленных документом, а также приоритетов устойчивого развития региона. Кроме того, Стратегия предусматривает собой «развитие ресурсной базы за счёт использования РФ перспективных технологий, модернизации и развития инфраструктуры арктической транспортной системы, современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры» [5].

Вместе с тем, в июне 2015 г. при Правительстве РФ был утверждён «Комплексный проект развития Северного морского пути», принятый с целью реализации потенциала СМП. Предполагается, что его осуществление позволит сделать мореплавание безопасным, защитит окружающую среду в Северных водах, обезопасит деятельность судов ВМФ, а также «повысит надёжность транзитных перевозок и перевозок углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе РФ» [10]. Проект, со сроком реализации 15 лет (до 2030 г.), предусматривает собой «меры по навигационно-гидрографическому и гидрометеорологическому обеспечению судоходства в акватории Северного морского пути, по аварийно-спасательному обеспечению судоходства, по развитию морских портов, по обеспечению вопросов обороны в акватории Северного морского пути, а также по разработке и строительству морской техники, систем и средств» [10].

На данный момент разработкой предложений по обеспечению функционирования Северного морского пути также готовит Министерство транспорта Российской Федерации: обновление морского флота, модернизация портов Северных вод, а также парка полярных самолетов. Также, помимо развития баз и инфраструктуры Арктического региона, требуется сохранить уже имеющийся потенциал государства: флоты (технический, гидрографический, ледокольный), порты, полярные станции и др.

Планы разработаны, цели поставлены, активная работа по возрождению региона налажена. Разработаны стратегии и установлены правила использования региона, однако, не все с этими правилами согласятся. В мировом сообществе уже давно существует недовольство деятельностью Российского государства в Арктике: определение границ территориальных вод, исключительной экономической зоны, а также ведение деятельности на участке Севморпути.

Инструменты защиты Российской Федерацией своих интересов при эксплуатации Северного морского пути

На данный момент основным документом, которым руководствуется значительное большинство государств, является так называемая «Конституция океанов» [14, с. 11-16] – Конвенция ООН по морскому праву от 1982 г. Благодаря ей в настоящее время в Арктике установлены правила, способные контролировать всю деятельность государств в Северных водах (судоходство, рыболовство, перевозки, деятельность с использованием полезных ископаемых и т.д.) и в воздушном пространстве региона, а также правила, регулирующие возникающие в регионе проблемы (загрязнение, столкновение интересов различных государств). Авторитет Конвенции основан на её практически всеобщем признании (более ста пятидесяти государств ратифицировали и подписали), что, несомненно, сделало систему судоходства (проходы и транзиты через территориальные морские воды) в Арктическом регионе стабильной. Теперь, благодаря этому документу, прибрежные государства имеют возможность осуществлять контроль над ситуацией в принадлежащей им части региона: проведение научных исследований, контроль экологии, выход в территориальные воды судов иных государств.

Однако, несмотря на, казалось бы, четко сформулированные правила, столкновение интересов различных стран в Арктике, всё же происходит. Основные государства, претендующие на территорию в регионе и отстаивающие свои интересы: Россия, Канада, США, Норвегия и Дания. При этом США являются государством, так и не подписавшим Конвенцию ООН по морскому праву, в их интересах интернационализация территории и активная демонстрация своей мощи, в том числе и расширение военного присутствия.

Основными аргументами в официальных политических разногласиях ЕС и США о признании Севморпути в качестве акватории для беспрепятственного и неограниченного плавания любых иностранных судов являются некоторые положения Конвенции ООН. Например, Статья №87 – перечисляет свободы действий в Арктической зоне, а также подтверждает свободу судоходства, как основного критерия международного статуса

Северного морского пути. Это же распространяется и на область открытого моря, и на исключительную экономическую зону. Следовательно, Россия не имеет особых прав на контроль судоходства на проходящих в акватории исключительной экономической зоны маршрутах СМП.

Однако Статья №234 закрепляет за Россией особые права на установление правил плавания в акватории СМП, а также по маршрутам Севморпути, проходящим не только по исключительной экономической зоне, но и по прилегающей территориальной зоне и внутренним морским водам РФ.

Как в открытом море, так и в исключительной экономической зоне, соблюдаются различные правила плавания, установленные Конвенцией. К примеру, в территориальном море судно имеет право только на мирный проход, подконтрольный суверенному государству, а вот в исключительной экономической зоне, напротив, действует свобода судоходства. Это, в свою очередь, приводит к усложнению правового регулирования плавания на едином пути следования по СМП, что вносит противоречие в его понимание как национального или же международного пути.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву, Российская Федерация вправе держать под контролем плавание иностранных судов не только в зонах своего суверенитета, но и в исключительной экономической зоне, по причине неблагоприятных ледовых условий плавания в Северных морях.

Именно поэтому основные претензии зарубежных стран основываются не на существующих нормах международного права, а диктуются исключительно их политическими интересами, что в свою очередь обусловлено большим военно-стратегическим потенциалом Северного морского пути для арктических государств.

Однако, стоит упомянуть, что в настоящее время такая позиция США не находит значительной поддержки. Канада, Норвегия и Дания также, как и Россия, претендуют на довольно большие части арктического шельфа, а также открытого моря Арктического региона, основываясь при этом на Конвенции ООН и на научных данных. США же, осознав к чему приведет успех в отстаивании своих территорий у других государств, собираются, так и не подписав Конвенцию, подать заявку в комиссию ООН на свою часть шельфа.

С целью защиты своих интересов Российская Федерация использует различные инструменты, одним из которых является наращивание своего военного присутствия в регионе. Его основной задачей будет контроль над ситуацией в регионе. РФ открыто заявляет о своих планах, Российский Генеральный штаб уже начал создавать военную инфраструктуру в регионе и разворачивать там полноценную войсковую группировку, напоминая миру о своих территориальных правах [15].

Например, в 2014 г. Россия провела первые в мире (широкомасштабные) арктические учения на Новосибирских островах – 350 военных. Более того, стоит задача возродить на островах базы, аэродромы, быть готовыми к оказанию помощи в возобновлении экспедиций в Арктическом регионе; не менее важной задачей является строительство новых судов. Всё это впоследствии способствует удовлетворению интересов РФ, решению задач, поставленных Стратегией развития региона, а также обеспечению безопасности части арктической территории России. Похожую работу, как с Новосибирскими островами, планируется провести в дальнейшем на Земле Франца-Иосифа, а также на Новой Земле. И далее, что вполне логично, на о. Врангеля и о. Большевик. Так, после выполнения поставленных задач, вся материковая часть РФ со стороны Северного Ледовитого океана будет защищена.

Помимо этого, в регионе проводятся десантные высадки воздушно-десантных войск. Например, парашютно-десантная высадка на дрейфующих льдах Арктики недалеко от Земли Франца-Иосифа – первая в истории освоения Арктического региона.

В 2016 г. Министерство Обороны РФ успешно провело испытания военной автомобильной техники, в том числе и армейских снегоходов, в суровых арктических

условиях (п-ов Варандей). Также на сегодняшний момент завершено обустройство четырёх военных баз, продолжают строиться различные военные объекты, аэродромы, военные городки, укрепляя мощь Российского государства.

Российская Федерация, имея военные базы на территории островов Северного региона, может себе позволить наблюдать и за действиями других приарктических государств, оказывая влияние на баланс военных сил США, а также защищая доступ к запасам природных ресурсов.

Несомненно, вооружение территорий РФ вызывает волну недовольства и беспокойности других арктических государств. Например, некогда союзник Москвы (встречи военачальников, нечастые военные учения) Норвегия, вследствие последних событий, пересмотрела свои стратегические представления о РФ как о вероятной угрозе, поддержав западные санкции. Встревоженность из-за российского превосходства по силам, средствам и численности войск вынуждает Норвегию на активное участие в наделении НАТО более весомой ролью в регионе.

Арктический регион и Северный морской путь, несомненно, являются залогом успеха в будущем Российской Федерации. И если еще несколько лет назад Северный регион был, прежде всего, обороной государства, то теперь СМП предполагается использовать как для разработки полезных ископаемых и внутреннего развития нашего государства, так и для международных коммуникаций в различных сферах с Азией, Америкой и Европой. А, благодаря четко сформулированному плану деятельности в регионе и готовности к любым трудностям, контроль над регионом и над международным сотрудничеством в нём будет осуществляться Россией.

Литература

1. Выступление Министра обороны С.К. Шойгу 06.11.13. [Электронный ресурс]. URL: <http://neftegaz.ru/news/view/115855-Minoborony-RF-planiruet-sozdat-soedinenie-patruľnyh-korabley-ledovogo-klassa> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
2. Выступление на Общем собрании Отделения общественных наук РАН 15 декабря 2014 г., посвященном проблеме «Современная парадигма освоения и развития Арктики», «Арктика – зона стратегических интересов России» - В.А. Цветков, директор ИПР РАН, чл.-корр. РАН. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ipr-ras.ru/appearances/tsvetkov-oon-15-12-2014.pdf> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
3. Заседание Совета Безопасности по вопросу реализации государственной политики в Арктике, 22.04.14. [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/20845> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
4. *Курьлев К.П., Петрова А.В.* Евро-арктический регион как вектор арктической политики России //Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2016. № 3-2 (65). С. 93-98.
5. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года; 20 февраля 2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
6. Правила плавания в акватории Северного морского пути, утв. Министерством транспорта Российской Федерации 12 апреля 2013 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.nsra.ru/files/fileslist/20140424163221ru-ПРАВИЛА%20ПЛАВАНИЯ.pdf> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
7. Проблемы Северного морского пути / Государственное научно-исследовательское учреждение: " Совет по изучению производительных сил" (СОПС) РАН, Центральный научно-исследовательский и опытно-конструкторский институт морского флота (ЦНИИМФ); под ред.: А. Г. Гранберга, В. И. Пересыпкина. — Москва: Наука, 2006. - 581 с.

8. Северный морской путь: путь в будущее для России, Российский совет по международным делам [Электронный ресурс]. URL: http://russiancouncil.ru/blogs/arctic/?id_4=285 (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
9. Селин В.С., Истомин А.В. Экономика Северного морского пути: исторические тенденции, современное состояние, перспективы. – Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2003. – 201 с.
10. Справка о Комплексном проекте развития Северного морского пути 8 июня 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/orders/18405/> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
11. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г., утв. Президентом РФ В.В. Путиным [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
12. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., утв. Министерством транспорта Российской Федерации, сентябрь 2008 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/3cc/ts_proekt_16102008.pdf (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
13. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», принятый Государственной Думой 3 июля 2012 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.nsra.ru/ru/zakon_o_smp/ (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).
14. Koh T.T.B. A Constitution for the Oceans. Nordquist M.H. (ed.) //United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: A Commentary. 1985. Vol. 1. P. 11-16.
15. Russia in the Arctic: A Different Kind of Military Presence, November 11, 2015 - a geopolitical intelligence firm «Stratfor» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.stratfor.com/analysis/russia-arctic-different-kind-military-presence>
16. The Northern Dimension [Электронный ресурс]. URL: <http://www.northerndimension.info> (дата обращения к ресурсу: 03.04.2019).