

# ПОЛИТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР РАЗВИТИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**А.А. Фомичев**

Московский государственный институт международных отношений (университет)  
МИД России. Россия, 119454, Москва, пр. Вернадского, 76.

*Автор в данной статье рассматривает политические аспекты освоения Арктического региона и использование Северного морского пути (далее: СМП). Эта транспортная артерия весьма значительна с геополитической точки зрения. Особое внимание уделено будущему СМП и тем политическим перспективам, которые открываются перед Россией по мере роста международного интереса к Арктике и ускорения социально-экономических процессов в регионе. Отдельно рассматриваются политические институты, регулирующие использование СМП, нормативно-правовая база, мнения экспертов из различных профильных областей и трудности освоения Арктического региона, сложившиеся в связи политической ситуацией в мире. Особое внимание уделено возможному самостоятельному освоению Россией Арктики и использования СМП. Россия обладает значительными природными ресурсами и высокими технологиями в Арктике, однако ее экономико-технические и технологические возможности не позволяют осуществлять добычу нефти и газа в значительных объемах на ближайшую перспективу. Сохранение существующих контрактов с западными партнерами по проводке судов по СМП и развитие возможностей самостоятельно осваивать Арктику являются важными политическими задачами, стоящими перед Россией.*

*События 2014 года демонстрируют два важных фактора, влияющих на развитие СМП. Во-первых, важная роль России в международном освоении Арктики, понимание этого на международном уровне и заинтересованность зарубежных партнеров в сотрудничестве с Россией в Арктике, в том числе по вопросу СМП, несмотря на обострение отношений с Западом. Во-вторых, фактическое состояние арктических территорий в экономическом и социально-политическом аспектах не соответствует стремительному росту геополитического влияния России в Арктике.*

*Западные санкции могут нанести ущерб устойчивому развитию Арктики в ближайшей перспективе. Если Россия хочет развивать свои арктические регионы и занять лидирующее положение в кругу арктических держав, то ей необходимо преодолеть технологическое и экономическое отставания от Запада, создать более мощную инфраструктуру вдоль побережья Северного Ледовитого океана, привлечь новые людские ресурсы на Крайний Север, увеличить в Арктике государственную поддержку бизнеса.*

**Ключевые слова:** Арктика, СМП, Арктический совет, Арктический коридор, арктическая политика, арктические страны.

Последнее время постоянно возрастает внимание к арктической проблематике. Одним из ключевых факторов развития Арктики является Северный морской путь. Целый ряд условий, сложившихся за последние 30 лет, позволяет говорить о начале активной стадии использования этой транспортной артерии: начало законодательного оформления территорий Арктических держав, глобальное потепление, которое приводит к уменьшению ледового покрытия Северного Ледовитого океана, поиск оптимальных с экономической точки зрения транспортно-логистических маршрутов, меняющаяся международная политическая конъюнктура и появление новых международных угроз безопасности.

Согласно Закону о Северном морском пути от 28 июля 2012 года И-132 ФЗ, Северный морской путь – это «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации».<sup>1</sup> Сильный акцент ставится на российской юрисдикции использования СМП, в этом вопросе Россия придерживается чёткой позиции. Протяженность маршрута из европейских морских портов до дальневосточных через Северный морской путь составляет около 15 000 км. Это почти на 5000 км короче маршрута через Суэцкий канал. Продолжительность навигации 2-4 месяца (на отдельных участках дольше, с помощью ледоколов). Возникает все больше вопросов, касающихся перспектив использования этой транспортной артерии, как на международном, так и на национальном уровнях. Северный морской путь открывает колоссальные возможности для развития Севера России и всей страны в целом. Он может стать альтернативной Суэцкому каналу, переориентировать мировые транспортные потоки, ускорить темпы развития Приарктических территорий и укрепить имидж России.

В виду актуальности Арктической проблематики и использования СМП, целый ряд исследователей и аналитических центров прорабатывают этот вопрос: РСМД, ААНИИ, САФУ, МГИМО(У) МИД РФ, АРЕС (Association of Polar Early Career Scientists), Вылегжанин А.Н., Воронков Л.С., Конышев В.Н., Сергунин А.А. Эти материалы легли в основу для написания этой статьи. Также были использованы официальные документы: Конвенция ООН по морскому праву, Закон о Северном морском пути от 28 июля 2012 года И-132 ФЗ, государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года» и т.д.

12 марта 2015 года в Президент-отеле была проведена первая ежегодная международная конференция «Транспорт и логистика в Арктике – 2015» при официальной поддержке Ми-

нистерства транспорта РФ. Соорганизатором выступила Международная Академия Транспорта, а мероприятие проходило при поддержке Государственной Думы РФ, Экспертного совета Председателя ВПК, РСМД, КТС СНГ, Итало-Российской Торговой Палаты и ГЛОНАСС. На конференции был поднят широкий круг вопросов как экономического, так и политического характера. Материалы этой конференции также послужили написанию этой статьи.

#### Основные вехи освоения СМП:

В 2015 году исполняется 100 лет использованию Россией СМП. Хотя официально начало освоения СМП начинается отсчёт в 1930-е годы, его использование началось значительно раньше. Для лучшего понимания значения СМП для России, её современных политических мотивов и культурно-исторических связей с Арктикой важно охарактеризовать основные этапы освоения СМП.

В 1915 году атомный ледоход «Вайгач» вместе с транспортом «Таймыр» первыми прошли Северный морской путь из Владивостока в Архангельск. Таким образом, 1915 год можно считать датой открытия СМП.

В 1932 году было образовано Главное управление Северного морского пути, которое представляло собой государственную организацию, занимавшуюся освоением Арктического региона и регулирующую развитие Северного морского пути. На сегодняшний день реформировано в Администрацию Северного морского пути при Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ. Тогда же, в 1932 году, Северный морской путь впервые в истории был пройден за одну навигацию на пароходе ледокольного типа «Сибиряков» под руководством Отто Шмидта. Этот успех был закреплён плаванием парохода «Челюскин» в 1933, который проплыл из Мурманска во Владивосток за одну летнюю навигацию и отработал схему доставки грузов Северным морским путём.

Дальнейшее освоение СМП было ознаменовано первым сквозным плаванием с востока на запад за одну навигацию линейного ледокола Ф. Литке в 1934. А в следующем году была реализована первая транспортная операция лесовозами «Искра» и «Ванцетти» из Ленинграда во Владивосток.

Громким успехом СССР и новым этапом освоения Арктики и использования СМП был запуск ядерной силовой установки на ледоколе «Ленин» в 1959 году. СССР стало первым государством в мире, которое применило такие технологии в Арктике, что позволило закрепить лидерские позиции в регионе.

<sup>1</sup> Федеральный закон о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути// Администрация Северного морского пути, 2012. [электронный ресурс]// [http://www.nsr.ru/ru/zakon\\_o\\_smp/](http://www.nsr.ru/ru/zakon_o_smp/) (Дата обращения: 20.03.2015)

## ■ Мировая политика

Кардинально новым этапом в истории СМП стало его открытие для международного судостроения в 1991 году.

В 2007 году Россия в очередной раз установила рекорд в Арктике – был поднят флаг на крупнейшем в мире атомном ледоходе «50-лет Победы».

Таким образом, история СМП в России насчитывает уже 100 лет, за это время произошел ряд технических, научных и культурных изменений в регионе. Они оказали влияние на менталитет населения России, проживающего в Арктике; повысили статус России в регионе и на международной арене; способствовали росту национального самосознания и патриотизма.

### Главные проблемы освоения СМП:

Важно отметить, что использование СМП напрямую связано с проектом освоения углеводородов на шельфе, транспортом и логистикой. Возникает целый ряд вопросов, решение которых необходимо для полноценного, выгодного и отвечающего национальным интересам России использования СМП:

1. Использование СМП является вопросом, который должен решаться в политической плоскости. Перспективы СМП обозначены в государственной программе Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ в период до 2020 года»: активное взаимодействие с приарктическими государствами, защита национальных интересов в Арктике, решение вопросов международно-правового обоснования внешней границы Арктической зоны Российской Федерации, создание международных транзитных маршрутов, эффективное использование СМП под юрисдикцией России, укрепление региональных институтов таких, как Арктический совет и Совет Баренцева/Евроарктического региона.<sup>2</sup>

2. Развитие СМП невозможно без ориентирования на принципы устойчивого развития, в первую очередь устойчивое природопользование. Хрупкая экосистема Арктики – объект пристального внимания международного сообщества и очень важна для сохранения стабильной экологической ситуации в мире. Для этого необходимо использование соответствующих экологических технологий, обучать кадры в необходимом ключе, координировать действия Министерства Транспорта РФ, администрации Севморпути и заинтересованных участников рынка с Министерством Природных Ресурсов и Экологии. Важно также регулировать военное использование территории Арктики, в частно-

сти СМП: есть зоны под национальной юрисдикцией, 4 млн км<sup>2</sup>, определенные «Конвенцией ООН по морскому праву».<sup>3</sup> Согласно этой конвенции, страны могут защищать свои ресурсы на этой территории. Однако территории открытого моря, которые находятся вне национальных юрисдикций, должны быть «зоной мира».

3. Вопросы безопасности играют важную роль в транспортировке грузов. Если рассматривать СМП как альтернативу Суэцкому каналу, то здесь существенно ниже угроза пиратства. Однако это объясняется в первую очередь отсутствием сопоставимого по объемам трафика. Вероятно, на определенном этапе проблема Индийского океана может стать актуальной и для СМП. Помимо этого, суровые климатические условия обуславливают возможность возникновения экстремальных ситуаций. В этом случае, необходимо иметь соответствующее оборудование для проведения аварийно-спасательных операций, хорошо подготовленные профессиональные кадры и иметь проработанную стратегию взаимодействия с иностранными партнерами. Во время выступления на конференции «ТрансАрктика-2015» заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, Ю.А. Костин выделил следующие потребности СМП в сфере безопасности для развития мореплавания:

- разработка прогноза грузоперевозок, как транзитных, так и по вывозу углеводородов в краткосрочной и долгосрочной перспективах;
- охват высоких частот;
- выработка предложений по развитию ледокольного флота;
- расширение полномочий ФСБ;
- размещение на судах экипажа аварийно-спасательных работ за счёт федерального бюджета.

4. Для эффективного и полноценного использования СМП и реализации его потенциала, необходимо проработать возможность его интеграции в мировую транспортную систему. СМП не может быть отдельной транспортной системой, поэтому его можно связать с системой Арктического коридора, или с коридором «Восток-Запад», который является концепцией Совета Баренцева моря/Евроарктического региона, или с «Шёлковым путем». В любом случае, такой расклад позволит соединить между собой международные экономические центры, где Россия будет играть лидирующую роль. Однако в этом вопросе до сих пор нет единства: не согласованы тарифы на перевозку, есть ряд вопросов по статусу Берингова пролива (статус Берингова пролива не установлен специальной

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. №366 об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» [электронный ресурс] // <http://government.ru/media/files/AtEYgOHutVc.pdf> (дата обращения: 19.03.2015)

<sup>3</sup> Конвенция Организации Объединённых наций по морскому праву. 1982. [электронный ресурс] // [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 19.03.2015)

международной конвенцией)<sup>4</sup>. При проработке этого вопроса нужно не забывать про сухопутную часть СМП, это железнодорожная сеть на территории Арктики, в первую очередь, проект «Северный широтный ход».

#### Возможные перспективы использования СМП:

На сегодняшний день есть несколько взглядов на использование СМП. Одна группа исследователей и специалистов считает, что СМП является частью Арктического коридора, состоящего из СМП и Северо-Западного прохода. Основной идеей является повышение транзитного трафика международных судов. Более того, такой подход подразумевает объединение усилий Арктических стран (Россия, США, Канада, Дания, Норвегия) для выработки соответствующей законодательной базы, а также координирование по вопросам безопасности в регионе. Однако в текущей общественно-политической обстановке такой подход неоднозначен. С одной стороны, совместное использование транспортно-логистического потенциала Арктики сулит определенные экономические выгоды при условии сохранения текущих климатических изменений, которые открывают возможность увеличения судоходного периода до восьми месяцев. На конференции «ТрансАрктика-2015» заместитель Министра Транспорта РФ В. А. Олерский в своем докладе «Комплексный проект развития Северного морского пути – государственная стратегия развития Арктики» обрисовал следующие перспективы: «Прогнозируемый грузопоток в акватории СМП при оптимистическом сценарии к 2020 г. составит 65 млн. тонн»

Уже сейчас есть постоянно-растущий интерес иностранных государств к СМП. Целый ряд стран хочет участвовать в делах Арктики, в том числе и по вопросу СМП, что возможно при получении статуса постоянного члена Арктического совета. Есть и страны-наблюдатели: Великобритания, Германия, Испания, Италия, КНР, Республика Корея, Нидерланды, Польша, Франция, Япония, Индия, Сингапур. Их интерес обусловлен ожиданием возможности получить инструмент принятия решений в регионе. Особенно заметен интерес у азиатских стран. Например, Южная Корея и Китай заявили о начале строительства собственных ледокольных флотов. В 2012 году китайский ледокол «Сюэлун» полностью прошёл СМП. Китайская судоходная компания с лета 2013 года запустила регулярные коммерческие рейсы по СМП.<sup>5</sup> У Китая очень серьёзные планы по использованию СМП: до 2021 года, по разным оценкам, от 5 до 15% китайского внешнеторгового оборота

будет идти через СМП. На конференции «Транс-Арктика-2015» директор Института арктической логистики при университете Ёнсан (Республика Корея) Стингвон Хонг в своем докладе «Будущий грузовой транспорт для СМП - с точки зрения Азии» озвучил, что в период с 2011 до 2013 годов, ежегодный объем экспорта из Республики Корея в Европу через СМП вырос в 3 раза. Хонг отметил, что в 2013 году 8 из 28 международных рейсов по СМП относились к Корее.<sup>6</sup>

С другой стороны, совместное использование такой транспортной артерии маловероятно на сегодняшний день. Во-первых, слабо развита или же практически отсутствует развитая правовая база совместного использования транспортных маршрутов в Арктике, единственный документ, который регулирует отношения государств, имеющих Арктические территории, - это конвенция ООН по морскому праву от 1982 года. Этого документа недостаточно в условиях современной быстро меняющейся мировой политической конъюнктуры и новых политических и экономических реалий. Необходимо создание и подписание всеми членами Арктического Совета «Полярного кодекса», который на сегодняшний день находится в стадии разработки и требует проведения масштабных совместных исследований и работ для оформления в обязательный, контролирующийся вопрос совместного использования Арктических морских маршрутов, документ. Спорный статус Арктического совета как органа, чьи положения не являются обязательными для стран-участниц, также не способствует прогрессу в этом вопросе. Во-вторых, текущее обострение отношений между Россией и Западом, в связи с кризисом на Украине, осложняет совместные проекты в Арктике. В-третьих, совместное использование Арктического коридора вызывает много вопросов в военно-стратегическом аспекте: транзит иностранной техники по нашим территориальным водам, в которых расположен целый ряд объектов военного назначения, возмозможная зависимость от Арктического совета и наших партнеров, усиление других арктических стран за счёт выгод, получаемых от совместного использования Арктического коридора.

Есть противоположное мнение по вопросу совместного использования СМП, а также по проблеме создания Арктического коридора. Некоторые исследователи и специалисты считают, что Россия должна сосредоточиться на внутреннем использовании СМП для ускоренного развития своих Приарктических территорий. У России более выигрышные позиции в Арктике как в геополитическом, так и в технологическом аспектах. Во-первых, у России самая протяжён-

<sup>4</sup> Вылегжанин А.Н. Арктические соседи России: «Белых и пушистых здесь нет»// Защищать Россию, 2014. [электронный ресурс] // [Dhttp://www.mgimo.ru/news/experts/document261776.phtml](http://www.mgimo.ru/news/experts/document261776.phtml) (дата обращения: 19.03.2015)

<sup>5</sup> Дмитриева Т.А. «Китайский фактор» Севморпути// Морские вести России, 2013. [электронный ресурс] // <http://morvesti.ru/tems/detail.php?ID=23735> (дата обращения: 19.03.2015)

<sup>6</sup> Южная Корея прокладывает морской путь в Арктику// Информационное агентство Regnum, 2015. [электронный ресурс] // <http://www.regnum.ru/news/polit/1905228.html> (дата обращения: 19.03.2015)

## ■ Мировая политика

ная береговая линия с Арктикой, открывающая колоссальные перспективы торговли с Азией и с Европой. Во-вторых, у России самая долгая история освоения Арктики и использования маршрута СМП – в 2015 году исполняется 100 лет использования Россией СМП. У России самый сильный ледокольный флот: 40 кораблей против 7- у Финляндии, 6 - у Швеции и Канады, 4 - у США.<sup>7</sup> Это очень важное преимущество, позволяющее уйти вперед с большим отрывом в освоении Арктики и использовании СМП. Также транспортно-логистические и аварийно-спасательные технологии России значительно более развиты, чем их западные аналоги. Помимо этого, долгая история присутствия в Арктике обусловила создание мощной инфраструктурной базы в этом регионе, а также создание соответствующих политических институтов. Например, в отличие от Канады и США, в которых только сейчас встал вопрос о формировании правительственной рабочей группы по вопросам Арктики, в России уже 3 февраля 2015 Президент В. В. Путин подписал указ «О создании правительственной комиссии по Арктике» под руководством Д. О. Рогозина; также у России есть уже утверждённая Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года. Следует также отметить имиджевую составляющую, по которой мы также опережаем наших Западных партнеров в освоении Арктики и СМП: еще в 2007 российские батискафы погрузились на дно на Северном Полюсе и установили там российский флаг. В-третьих, в Арктике все еще сохраняются суровые климатические условия, которые не оправдывают обрисованных экономических прогнозов для транзитного использования СМП: на некоторых участках до

сих пор даже в самые тёплые сезоны сохраняются паковые льды и судоходный период ограничен тремя месяцами.

Таким образом, политические перспективы освоения Северного морского пути неоднозначны до тех пор, пока положения по использованию морских путей в Арктике не получат законодательного оформления в «Полярном кодексе». Также Арктическому Совету необходимо играть более значительную роль и провести реформу, по которой его положения будут обязательны для всех стран-участниц. Россия, вне зависимости от решения Министерства Транспорта РФ по дальнейшему освоению Северного морского пути (будь то транзитное судоходство, или самостоятельное развитие Приарктических регионов), должна лоббировать в Арктическом совете создание комитета или рабочей группы по вопросу СМП, который будет располагаться в Мурманске, на данный момент эту функцию выполняет государственная Комиссия РФ по развитию Арктики. Более того, необходимо развивать Мурманск, как международную столицу Арктического побережья и главный транспортный хаб в Арктике. Немаловажно и создание Союза арктических территорий, этот шаг позволит объединить Приарктические регионы и синхронизировать имеющиеся ресурсы для освоения СМП. Главным положением является укрепление позиций России в Арктике как государства-лидера и укрепление международного сотрудничества. В любом случае это послужило бы национальным интересам России: выросло бы судоходство на этом маршруте, увеличился бы обмен информацией и опытом, а также была бы создана мощная морская инфраструктура.

### Список литературы

1. Вылегжанин А.Н. Арктические соседи России: «Белых и пушистых здесь нет»// Защищать Россию, 2014. [электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.mgimo.ru/news/experts/document261776.phtml> (дата обращения: 19.03.2015)
2. Дмитриева Т.А. «Китайский фактор» Севморпути// Морские вести России, 2013. Режим доступа: [электронный ресурс] // <http://morvesti.ru/tems/detail.php?ID=23735> (дата обращения: 19.03.2015)
3. Конвенция Организации Объединённых наций по морскому праву. 1982 [электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 19.03.2015)
4. Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. №366 об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года" [электронный ресурс] Режим доступа: <http://government.ru/media/files/AtEYgOHutVc.pdf> (дата обращения: 19.03.2015)
5. Федеральный закон о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути// Администрация Северного морского пути, 2012. [электронный ресурс] Режим доступа: [http://www.nsr.ru/ru/zakon\\_o\\_smp/](http://www.nsr.ru/ru/zakon_o_smp/) (Дата обращения: 20.03.2015)
6. Южная Корея прокладывает морской путь в Арктику// Информационное агентство Regnum, 2015. [электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/polit/1905228.html> (дата обращения: 19.03.2015)
7. US 'woefully behind' in Arctic – Alaska senator// RT, 2015. [электронный ресурс] Режим доступа: <http://rt.com/usa/238205-arctic-usa-behind-alaska/> (дата обращения: 20.03.2015)

<sup>7</sup> US 'woefully behind' in Arctic – Alaska senator// RT, 2015. [электронный ресурс] Режим доступа: <http://rt.com/usa/238205-arctic-usa-behind-alaska/> (дата обращения: 20.03.2015)

**Об авторе**

**Фомичев Андрей Анатольевич** – аспирант МГИМО(У) МИД России. E-mail: afomichev2708@gmail.com

## POLITICAL VECTOR OF NORTH SEA ROUTE DEVELOPMENT

**A.A. Fomichev**

Moscow State Institute of International Relations (University), 76 Prospect Vernadskogo, Moscow, 119454, Russia

**Abstract:** *In this article the author considers the issue of exploitation of Arctic region, especially of NSR. This transport corridor is very important from geopolitical point of view. The future of NSR will be thoroughly considered and the author will pay attention to the political horizons that opens as far as the interest of international community to Arctic rises and socio-economical processes are accelerating. The political institutions which regulate exploitation of NSR, legal framework, estimations of experts from different relevant fields and the problems of exploitation of Arctic region that have emerged on grounds of the current political situation in the world – all these aspects will be considered in the article. The special attention will be paid to the possible Russian self-determined exploitation of Arctic and NSR. Even though there are considerable reserves of natural resources in Arctic, its' capacity does not afford carry out its' active exploitation in short-term. Consequently, its' capacity does not permit exclusion of exploitation of NSR on account of transit route. Saving of the current relations with Western partners and development of opportunities to exploit Arctic region on our own – the main political goals of Russia.*

*Recent events of this year demonstrate two important forces which have an impact on the exploitation of NSR. Firstly, an important role of Russia in international exploitation of Arctic, understanding of that at the international level and interest of foreign partners in cooperation with Russia in Arctic including over the question of NSR despite exacerbation of relation with the West. Secondly, present state of Arctic territories in terms of economics and socio-political aspect does not correspond to the boost of geopolitical power of Russia in Arctic.*

*Western sanctions seriously harm sustainable development of Arctic in short-term. However, they will accelerate political processes in the region in case Russia wants exploit Arctic and take the lead among Arctic states. There is a necessity to overcome the technological and economical lag from the West, to create better infrastructure along the coast of the Arctic Ocean, to attract human resources in High North, to increase the government support of business in Arctic.*

**Key words:** Arctic, NSR, Arctic Council, Arctic Corridor, arctic policy, Arctic state.

### References

1. Vylegzhanin A.N. Arkticheskie sosedi Rossii: «Belyh i pushistyh zdes' net» [Arctic neighbours of Russia 'there are not warm and fuzzy here']. Zashhishhat' Rossiju.2014. Available at: [Dhttp://www.mgimo.ru/news/experts/document261776.phtml](http://www.mgimo.ru/news/experts/document261776.phtml) (Accessed 20 March 2015) (In Russian)
2. Dmitrieva T.A. «Kitajskij faktor» Sevmorputi ['Chinese factor' of NSR]. Morskie vesti Rossii.2013. Available at: <http://morvesti.ru/tems/detail.php?ID=23735> (Accessed 20 March 2015) (In Russian)
3. Law of the Sea Convention. 1982. Available at: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (Accessed 20 March 2015) (In Russian)
4. Decree of the Government of the Russian Federation from 21 April 2014 №366 about endorsement of the state-run program of Russian Federation 'Socio-economic development of Arctic zone of Russian Federation for the period until 2010'. Available at: <http://government.ru/media/files/AtEYgOHutVc.pdf> (Accessed 19 March 2015)
5. The Federal Law of Shipping on the Water Area of the Northern Sea Route. Official site of the Northern Sea Route Administration. 2012. Available at: [http://www.nsr.ru/ru/zakon\\_o\\_smp/](http://www.nsr.ru/ru/zakon_o_smp/) (Accessed 20 March 2015)
6. South Korea lays the sea route in Arctic. Regnum. 2015. Available at: <http://www.regnum.ru/news/polit/1905228.html> (Accessed 19 March 2015)
7. US 'woefully behind' in Arctic – Alaska senator// RT, 2015. Available at: <http://rt.com/usa/238205-arctic-usa-behind-alaska/> (Accessed 20 March 2015)

### About the author

**Andrei A. Fomichev** – postgraduate student of Moscow State University of Foreign Affairs. E-mail: vestnik@mgimo.ru.