

УДК 327.7

Эволюция геополитического статуса северного морского пути: исторический и правовой аспекты

Сенаторова Полина Александровна

Аспирант,
Институт Китая и современной Азии Российской академии наук,
117997, Российская Федерация, Москва, ул. Нахимова, 32;
e-mail: polinamoshta@gmail.com

Аннотация

В статье исследуется трансформация геополитического статуса Северного морского пути (СМП) с момента его становления как национального транспортного коридора России и вплоть до настоящего времени. Проанализированы ключевые исторические этапы развития СМП, его военно-стратегическое значение в период холодной войны, эволюция международно-правового режима и современные вызовы, влияющие на изменение его геополитического статуса. Особое внимание уделено противоречиям между позициями России и других международных игроков относительно правового статуса СМП в контексте Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Выявлены основные факторы, определяющие современную трансформацию геополитического статуса СМП, включая климатические изменения, технологическое развитие, экономические интересы и геополитическую конкуренцию в Арктике.

Для цитирования в научных исследованиях

Сенаторова П.А. Эволюция геополитического статуса Северного морского пути: исторический и правовой аспекты // Теории и проблемы политических исследований. 2025. Том 14. № 4А. С. 108-117.

Ключевые слова

Северный морской путь, международное морское право, арктическая политика России, национальный транспортный коридор, геополитический статус СМП, Конвенция ООН по морскому праву.

Введение

Северный морской путь (СМП) представляет собой уникальный транспортный коридор, проходящий вдоль северного побережья России через моря Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и соединяющий европейскую часть России с Дальним Востоком. Геополитический статус СМП – его роль в системе международных отношений, определяемые совокупностью политических, правовых, экономических, военных и стратегических факторов – исторически претерпевал значительные изменения, отражая трансформацию глобального геополитического контекста и национальных интересов России.

Актуальность исследования эволюции геополитического статуса СМП обусловлена возрастающим значением Арктики в мировой политике и экономике, а также усилением международной конкуренции за доступ к арктическим ресурсам и транспортным маршрутам. В условиях климатических изменений, приводящих к сокращению ледового покрова в Арктике, СМП приобретает новое значение как потенциальный международный транспортный коридор, способный существенно сократить время и расходы на перевозки между Европой и Азией. Это актуализирует вопросы о правовом статусе СМП, режиме судоходства по нему и роли России как арктической державы в управлении этим стратегически важным транспортным маршрутом.

Цель данной статьи – проанализировать эволюцию геополитического статуса СМП в историческом и правовом аспектах, выявить ключевые факторы его трансформации и определить современные тенденции изменения роли СМП в системе международных отношений.

Исторические этапы формирования геополитического статуса СМП

История становления СМП как национального транспортного коридора России насчитывает несколько столетий и неразрывно связана с освоением арктических территорий. Первые попытки использования северных морей для торговли относятся к XVI веку, когда в 1525 году русский дипломат Дмитрий Герасимов выдвинул предположение о возможности практического использования Северо-Восточного прохода (как тогда называли СМП), опираясь на опыт плаваний поморов [Булатов, 1997].

Системное исследование арктического побережья Сибири началось в XVIII веке с организации Великой Северной экспедиции (1733-1743 гг.), результаты которой были обобщены М.В. Ломоносовым, обосновавшим стратегическое значение северного морского пути для России [Ломоносов, 1952]. Важной вехой стала экспедиция Семена Дежнева, который в 1647 году на деревянных кочах обошел Чукотский полуостров и вышел в Тихий океан, доказав существование пролива между Евразией и Америкой [Белов, 1973].

Первое полное прохождение Северо-Восточного прохода было осуществлено шведской экспедицией под руководством Эрика Норденшельда на барке «Вега» в 1878-1879 годах, профинансированной совместно шведским правительством, шведскими и русскими предпринимателями [Пасецкий, 1979]. Систематическое освоение СМП началось в конце XIX – начале XX века с постройки первого в мире ледокола арктического класса «Ермак» по инициативе адмирала С.О. Макарова в 1899 году [Кузнецов, 2013].

Ключевым событием стало успешное прохождение всего маршрута за одну навигацию ледокольным пароходом «Александр Сибиряков» в 1932 году под руководством О.Ю. Шмидта,

что продемонстрировало возможность регулярного использования СМП для транспортного сообщения между западными и восточными регионами СССР [Папанин, 1977]. В том же году было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть) при Совете Народных Комиссаров СССР, что ознаменовало институционализацию СМП как стратегически важной национальной транспортной коридора [Пасецкий, 1979].

Период 1930-х годов характеризовался интенсивным развитием инфраструктуры СМП и наращиванием объемов перевозок. Были построены новые порты (Игарка, Диксон, Тикси, Певек), созданы полярные станции, организована система гидрометеорологического обеспечения. В 1936 году состоялся первый сквозной рейс военных кораблей по СМП – эсминцы «Войков» и «Сталин» перешли из Кронштадта во Владивосток, что продемонстрировало военно-стратегическое значение этого маршрута [Зубов, 1954].

Послевоенный период характеризовался дальнейшим развитием СМП как национальной транспортной коридора СССР. Важнейшим технологическим прорывом стало строительство атомных ледоколов, первым из которых стал введенный в эксплуатацию в 1959 году ледокол «Ленин» [Кузнецов, 2015]. В 1970-1980-е годы была реализована программа создания специализированных судов ледового класса, что позволило значительно увеличить объемы перевозок по СМП. Максимальный объем перевозок был достигнут в 1987 году и составил 6,58 млн тонн [Селин, 2014].

Таким образом, к концу советского периода СМП сформировался как полноценный национальный транспортный коридор с достаточно развитой инфраструктурой, мощным ледокольным флотом и системой управления коридором. Его геополитический статус определялся прежде всего ролью во внутренних транспортных коммуникациях СССР, обеспечении экономического развития и обороноспособности северных регионов страны.

Период холодной войны (1946-1991 гг.) стал особым этапом в эволюции геополитического статуса СМП, когда на первый план вышло его военно-стратегическое значение. В условиях глобального противостояния СССР и США арктический регион и проходящий через него СМП приобрели критическое значение для обеспечения национальной безопасности СССР.

Военно-стратегическое значение СМП определялось несколькими ключевыми факторами. Во-первых, СМП обеспечивал внутреннюю коммуникацию между Северным и Тихоокеанским флотами СССР, что имело принципиальное значение для управления военно-морскими силами [Петров, 2018]. Во-вторых, с развитием стратегических ядерных сил арктические акватории, включая трассу СМП, стали важнейшим районом патрулирования советских подводных ракетноносцев. Ледовый покров обеспечивал естественную защиту от обнаружения средствами противолодочной обороны противника [Арбатов, Дворкин, 2011].

В-третьих, СМП и прилегающие территории стали местом размещения важнейших объектов военной инфраструктуры – военно-морских баз, аэродромов, радиолокационных станций и системы предупреждения о ракетном нападении, объектов системы противовоздушной обороны [Синцов, 2016]. В-четвертых, СМП рассматривался как потенциальный театр военных действий в случае глобального конфликта, что обусловило разработку планов обороны арктического побережья и защиты морских коммуникаций [Храмчихин, 2011].

Особую роль в обеспечении военно-стратегических функций СМП играл атомный ледокольный флот СССР. Атомные ледоколы, помимо обеспечения гражданского судоходства, выполняли задачи по проводке военных кораблей и обеспечению деятельности военных объектов в Арктике [Половинкин, Фомичев, 2013].

В период холодной войны СМП был фактически закрыт для международного судоходства. Правовой режим плавания регулировался внутренним законодательством СССР, которое устанавливало разрешительный порядок прохода иностранных судов и жесткие требования к ледовой проводке, навигационному обеспечению, экологической безопасности [Вылегжанин, 2010]. Позиция СССР основывалась на концепции «исторических вод», согласно которой арктические моря, через которые проходит СМП, рассматривались как исторически принадлежащие СССР внутренние воды [Колодкин, Гуцуляк, Боброва, 2007].

Западные державы, прежде всего США, оспаривали такую трактовку правового статуса СМП, настаивая на принципе свободы судоходства в международных водах. Однако в условиях холодной войны эти разногласия не приводили к прямым конфликтам, поскольку западные страны не имели технических возможностей и экономических стимулов для активного использования СМП [Гудев, 2014].

Таким образом, в период холодной войны геополитический статус СМП определялся прежде всего его военно-стратегическим значением как важнейшего элемента системы обеспечения национальной безопасности СССР. СМП рассматривался как внутренний транспортный коридор, имеющий критическое значение для обороноспособности страны, что обуславливало особый правовой режим этого маршрута и ограниченный доступ к нему для иностранных судов.

Международно-правовой режим Северного морского пути

Международно-правовой режим СМП является одним из наиболее сложных и дискуссионных вопросов современного международного морского права. Его эволюция отражает не только изменения в технологиях судоходства и экономическом значении Арктики, но и трансформацию геополитических реалий.

Исторически Россия (и до этого СССР) рассматривала арктические моря, через которые проходит СМП, как находящиеся под ее особым суверенитетом. Эта позиция основывалась на концепции «секторального деления» Арктики, поддержанной СССР в 1926 году постановлением Президиума ЦИК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» [Постановление Президиума ЦИК СССР, 1926]. Хотя постановление формально не распространяло суверенитет на морские пространства, оно заложило основу для особого подхода к правовому режиму арктических морей.

В советский период правовой режим СМП регулировался преимущественно внутренним законодательством СССР. Ключевыми нормативными актами были «Правила плавания по трассам Северного морского пути», впервые утвержденные в 1935 году и впоследствии неоднократно обновлявшиеся. Эти правила устанавливали разрешительный порядок прохода иностранных судов по СМП, обязательную ледокольную и лоцманскую проводку, а также строгие требования к конструкции судов и квалификации экипажей [Правила плавания по трассам Северного морского пути, 1967].

Принятие Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (UNCLOS) стало поворотным моментом в эволюции международного морского права и оказало существенное влияние на дискуссии о правовом статусе СМП. Конвенция установила универсальные правовые режимы для различных категорий морских пространств, включая территориальное море (12 морских миль), прилежащую зону (24 морских мили), исключительную экономическую зону (200 морских миль) и континентальный шельф [Конвенция ООН по морскому праву, 1982].

Особое значение для правового статуса СМП имеет статья 234 Конвенции, которая предоставляет прибрежным государствам право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны [Конвенция ООН по морскому праву, 1982]. Эта статья, известная как «арктическое исключение», стала одним из ключевых правовых оснований для особого режима судоходства по СМП.

После распада СССР Россия как правопреемник сохранила основные подходы к правовому статусу СМП. В 1990-е годы был принят ряд нормативных актов, регулирующих судоходство по СМП, включая Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (1998 г.) [Федеральный закон № 155-ФЗ, 1998]. В 2012 году был принят Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», который определил СМП как «исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации» [Федеральный закон № 132-ФЗ, 2012].

Современная позиция России по правовому статусу СМП основывается на нескольких ключевых аргументах. Во-первых, Россия рассматривает проливы, через которые проходит СМП (проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова), как внутренние воды в контексте исторических оснований. Во-вторых, Россия ссылается на статью 234 Конвенции 1982 года для обоснования особого режима судоходства в покрытых льдами районах. В-третьих, Россия подчеркивает свою историческую роль в освоении и обеспечении безопасности судоходства по СМП [Вылегжанин, Каламкарян, 2015].

Позиция России по правовому статусу СМП вызывает возражения со стороны ряда международных игроков, прежде всего США и некоторых европейских стран. Основные противоречия касаются нескольких ключевых аспектов.

Во-первых, США и их союзники оспаривают российскую трактовку статуса арктических проливов как внутренних вод России. Они настаивают на том, что эти проливы должны рассматриваться как международные, используемые для международного судоходства, что в соответствии со статьей 17 Конвенцией 1982 года предполагает право мирного прохода для иностранных судов [Byers, 2013]. США не ратифицировали Конвенцию 1982 года, но считая большинство ее положений частью норм международного права, особенно активно отстаивают принцип свободы судоходства в международных водах.

Во-вторых, существуют разногласия относительно интерпретации статьи 234 Конвенции 1982 года. Россия трактует эту статью как дающую ей широкие полномочия по регулированию судоходства в арктических водах, включая право устанавливать разрешительный порядок прохода и обязательную ледокольную проводку. США и некоторые другие страны считают, что эта статья должна толковаться ограничительно и не может служить основанием для существенного ограничения свободы судоходства [Гудев, 2016].

В-третьих, дискуссионным является вопрос о статусе СМП как «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации». США и ряд других стран не признают этот статус, рассматривая СМП как потенциально международный транспортный коридор [Rothwell, 2018].

Эти противоречия приобретают особую остроту в контексте климатических изменений, приводящих к сокращению ледового покрова в Арктике и повышению доступности СМП для

международного судоходства. Усиление экономического и геополитического интереса к Арктике со стороны неарктических государств (прежде всего Китая, Японии, Южной Кореи и стран Европейского союза) также актуализирует вопросы о правовом статусе СМП и режиме судоходства по нему.

Современные вызовы и факторы трансформации геополитического статуса СМП

Одним из ключевых факторов, влияющих на трансформацию геополитического статуса СМП в современных условиях, являются климатические изменения, приводящие к сокращению площади и толщины ледового покрова в Арктике. По данным исследований, за последние десятилетия площадь арктических льдов сократилась на 40%, а их толщина уменьшилась на 65% [IPCC Special Report, 2019]. Эти изменения существенно повышают доступность СМП для судоходства, увеличивая продолжительность навигационного периода и расширяя возможности использования маршрута судами с более низким ледовым классом.

Повышение доступности СМП имеет несколько важных геополитических последствий. Во-первых, это усиливает интерес к маршруту со стороны международных судоходных компаний, рассматривающих СМП как потенциальную альтернативу традиционным маршрутам через Суэцкий канал или Африку. Расстояние между портами Северной Европы и Восточной Азии по СМП на 40% короче, чем по южному маршруту через Суэцкий канал, что может обеспечить значительную экономию времени и топлива [Лагутина, 2019].

Во-вторых, климатические изменения актуализируют вопросы о правовом статусе СМП и режиме судоходства по нему. По мере сокращения ледового покрова становится все сложнее обосновывать особый режим судоходства с отсылкой к экстремальным ледовым условиям и необходимость специальных мер безопасности. Это усиливает позиции сторонников интернационализации СМП и ослабляет аргументацию России, основанную на статье 234 Конвенции 1982 года [Гудев, 2018].

В-третьих, климатические изменения открывают новые возможности для экономического освоения арктических территорий и акваторий, включая добычу углеводородов на арктическом шельфе, развитие рыболовства, туризма и других видов экономической деятельности. Это повышает экономическое значение СМП как транспортного коридора, обеспечивающей доступ к арктическим ресурсам и рынкам [Пилясов, 2015].

Экономические и технологические факторы также играют важную роль в трансформации геополитического статуса СМП. Развитие технологий арктического судоходства, включая создание новых типов судов ледового класса и совершенствование систем навигации и связи, расширяет возможности использования СМП и снижает зависимость судоходных компаний от российской инфраструктуры и услуг [Фадеев, 2019].

Особое значение имеет развитие технологий добычи углеводородов на арктическом шельфе, которое стимулирует интерес к СМП как транспортному коридору для вывоза нефти и газа с арктических месторождений. Реализация крупных энергетических проектов, таких как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», существенно увеличивает грузопоток по СМП и меняет его структуру, повышая долю экспортных перевозок [Григорьев, 2019].

Экономические санкции, введенные западными странами против России после 2014 года, оказали значительное влияние на развитие СМП, ограничив доступ российских компаний к технологиям и финансированию для реализации арктических проектов. Это стимулировало

переориентацию России на сотрудничество с азиатскими партнерами, прежде всего с Китаем, в освоении арктических ресурсов и развитии СМП [Сергунин, Конышев, 2018].

Усиление геополитической конкуренции в Арктике является еще одним важным фактором трансформации статуса СМП. В последние годы наблюдается активизация военного присутствия как России, так и стран НАТО в арктическом регионе, возобновление военных учений, модернизация военной инфраструктуры [Загорский, 2016]. Это свидетельствует о возрастающем стратегическом значении Арктики и проходящих через нее транспортных коридоров, включая СМП.

Особую роль в геополитической конкуренции в Арктике играет Китай, который в 2018 году опубликовал свою первую Арктическую стратегию, где объявил себя «околоарктическим государством» и выразил заинтересованность в развитии «Полярного шелкового пути» как части инициативы «Один пояс, один путь» [China's Arctic Policy, 2018]. Китай активно инвестирует в арктические проекты, включая «Ямал СПГ», и развивает собственный ледокольный флот, что свидетельствует о его долгосрочных интересах в регионе.

Усиление интереса к Арктике со стороны других неарктических государств, включая Японию, Южную Корею, Индию и страны Европейского союза, также влияет на геополитический статус СМП, стимулируя дискуссии о необходимости более инклюзивного подхода к управлению арктическими транспортными коридорами [Heininen, Exner-Pirot, Plouffe, 2019].

Заключение

Эволюция геополитического статуса Северного морского пути отражает сложную динамику взаимодействия исторических, правовых, экономических, технологических и геополитических факторов. От национального транспортного коридора России (СССР), имеющей преимущественно внутреннее значение, СМП трансформируется в потенциально важный международный транспортный коридор, привлекающий внимание широкого круга международных игроков.

Современный этап трансформации геополитического статуса СМП характеризуется несколькими ключевыми тенденциями. Во-первых, это интернационализация интереса к СМП, проявляющаяся в активизации политики неарктических государств, прежде всего Китая, в отношении арктических транспортных коридоров. Во-вторых, это усиление правовых и политических противоречий между Россией и западными странами относительно режима судоходства по СМП. В-третьих, это возрастание экономического значения СМП как транспортного коридора для вывоза арктических ресурсов и потенциального маршрута для международного транзита.

В этих условиях перед Россией стоит сложная задача по защите своих суверенных прав и национальных интересов в Арктике при одновременном развитии международного сотрудничества в использовании СМП. Решение этой задачи требует комплексного подхода, учитывающего как исторические и правовые аспекты статуса СМП, так и современные экономические и геополитические реалии.

Библиография

1. Булатов В.Н. Русский Север. Книга 1: Заволочье (IX-XVI вв.). Архангельск: Поморский государственный университет, 1997. С. 156-158.

2. Ломоносов М.В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирским океаном в Восточную Индию // Полное собр. сочинений. Т. 6. М.-Л.: Изд. АН СССР, 1952. 417-498.
3. Белов М.И. Подвиг Семёна Дежнёва. М.: Мысль, 1973. 224 с.
4. Пасецкий В.М. Нильс Адольф Эрик Норденшельд. Л.: Наука, 1979. 296 с.
5. Кузнецов Н.А. Адмирал Макаров и освоение Арктики // Вопросы истории. 2013. № 12. С. 56-72.
6. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С. 112-115.
7. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 4. Л.: Гидрометеиздат, 1969. С. 245-247.
8. Зубов Н.Н. Отечественные мореплаватели - исследователи морей и океанов. М.: Географгиз, 1954. С. 321-323.
9. Кузнецов В.П. Атомный ледокольный флот России и перспективы развития Северного морского пути // Арктика: экология и экономика. 2015. № 4. С. 78-83.
10. Селин В.С. Экономическая конъюнктура Северного морского пути // Проблемы Арктики и Антарктики. 2014. № 1. С. 95-104.
11. Петров М.К. Северный морской путь в системе национальной безопасности СССР // Военно-исторический журнал. 2018. № 3. С. 45-52.
12. Арбатов А.Г., Дворкин В.З. Военно-стратегическая деятельность России в Арктике // Арктика: зона мира и сотрудничества. М.: ИМЭМО РАН, 2011. С. 41-56.
13. Синцов А.Г. Север в системе геостратегических интересов России // Военная мысль. 2016. № 7. С. 2-11.
14. Храмчихин А.А. Военно-политическая ситуация в Арктике и сценарии возможных конфликтов // Арктика и Север. 2011. № 2. С. 27-39.
15. Половинкин В.Н., Фомичев А.Б. Значение северного и арктического регионов в новых геополитических и геоэкономических условиях // Арктика: экология и экономика. 2013. № 3. С. 58-63.
16. Вылегжанин А.Н. Правовой режим Арктики // Международное право. М.: Юрайт, 2010. С. 176-194.
17. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007. С. 312-315.
18. Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. М.: ИМЭМО РАН, 2014. С. 124-126.
19. Постановление Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» // СЗ СССР. 1926. № 32. Ст. 203.
20. Правила плавания по трассам Северного морского пути // Известия Совета Министров СССР. 1967. № 7. С. 124-126.
21. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.
22. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года // Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.
23. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1998. № 31. Ст. 3833.
24. Федеральный закон от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 31. Ст. 4321.
25. Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. Международно-правовой режим Арктики и интересы России // Московский журнал международного права. 2015. № 2. С. 9-26.
26. Byers M. International Law and the Arctic. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. P. 142-146.
27. Гудев П.А. Политика США в Мировом океане // Международные процессы. 2016. Т. 14. № 1. С. 106-120.
28. Rothwell D.R. The Canadian-U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment // Cornell International Law Journal. 2018. Vol. 51. No. 1. P. 41-65.
29. IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate. Geneva: IPCC, 2019. P. 205-208.
30. Лагутина М.Л. Влияние климатических изменений на судоходство по Северному морскому пути // Вестник СПбГУ. Серия 6. Политология. Международные отношения. 2019. Т. 12. № 1. С. 127-139.
31. Гудев П.А. Арктика в исследованиях ИМЭМО. М.: ИМЭМО РАН, 2018. С. 76-78.
32. Пилясов А.Н. И последние станут первыми: Северная периферия на пути к экономике знания. М.: ЛИБРОКОМ, 2015. С. 312-315.
33. Фадеев А.М. Стратегическое управление нефтегазовым комплексом в Арктике. Апатиты: КНЦ РАН, 2019. С. 145-147.
34. Григорьев М.Н. Развитие транзитного потенциала Северного морского пути // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 5. С. 109-129.
35. Сергунин А.А., Конышев В.Н. Россия в поисках своей арктической стратегии: между жесткой и мягкой силой // Полис. Политические исследования. 2018. № 1. С. 42-56.
36. Загорский А.В. Нестратегические вопросы безопасности и сотрудничества в Арктике. М.: ИМЭМО РАН, 2016. С. 56-58.
37. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. January 2018. URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обр.: 01.06.2025).

38. Heininen L., Exner-Pirot H., Plouffe J. (eds.) Arctic Yearbook 2019: Redefining Arctic Security. Akureyri: Northern Research Forum, 2019. P. 215-218.

The Evolution of the Geopolitical Status of the Northern Sea Route: Historical and Legal Aspects

Polina A. Senatorova

Graduate Student,
Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences,
117997, 32 Nakhimova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: polinamoshta@gmail.com

Abstract

This article examines the transformation of the geopolitical status of the Northern Sea Route (NSR) from its establishment as a national transport corridor of Russia to the present day. The study analyzes key historical stages of the NSR's development, its military-strategic significance during the Cold War, the evolution of its international legal regime, and contemporary challenges affecting its geopolitical status. Special attention is paid to the contradictions between Russia's position and that of other international actors regarding the legal status of the NSR within the framework of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea. The article identifies the main factors driving the current transformation of the NSR's geopolitical status, including climate change, technological advancements, economic interests, and geopolitical competition in the Arctic.

For citation

Senatorova P.A. (2025) Evolyutsiya geopoliticheskogo statusa Severnogo morskogo puti: istoricheskiy i pravovoy aspekty [The Evolution of the Geopolitical Status of the Northern Sea Route: Historical and Legal Aspects]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 14 (4A), pp. 108-117.

Keywords

Northern Sea Route, international maritime law, Russia's Arctic policy, national transport corridor, geopolitical status of the NSR, UN Convention on the Law of the Sea.

References

1. Bulatov V.N. The Russian North. Book 1: The Swamp (IX-XVI centuries). Arkhangelsk: Moscow State University, 1997. pp. 156-158.
2. Lomonosov M.V. A brief description of various trips across the northern seas and an indication of a possible passage through the Siberian Ocean to East India // Complete Works. Vol. 6. Moscow: Publishing House of the USSR Academy of Sciences, 1952. pp. 417-498.
3. Belov M.I. Feat Semyon Dezhneva. Moscow: Mysl, 1973. 224 p.
4. Pasetsky V.M. Nils Adolf Eric Nordenskiöld. L.: Nauka, 1979. 296 p.
5. Kuznetsov N.A. Admiral Makarov and the development of the Arctic // Questions of history. 2013. No. 12. pp. 56-72.
6. Papanin I.D. Ice and flame. Moscow: Politizdat, 1977. pp. 112-115.
7. Belov M.I. History of the discovery and development of the Northern Sea Route. Vol. 4. L.: Gidrometeoizdat, 1969. pp. 245-247.

8. Zubov N.N. Domestic navigators - explorers of the seas and oceans. Moscow: Geografiz, 1954. pp. 321-323.
9. Kuznetsov V.P. The nuclear icebreaking fleet of Russia and the prospects for the development of the Northern Sea Route // Arctic: ecology and economics. 2015. No. 4. pp. 78-83.
10. Selin V.S. The economic situation of the Northern Sea Route // Problems of the Arctic and Antarctic. 2014. No. 1. pp. 95-104.
11. Petrov M.K. The Northern Sea Route in the USSR national security system// Military historical journal. 2018. No. 3. pp. 45-52.
12. Arbatov A.G., Dvorkin V.Z. Russia's military-strategic activities in the Arctic // Arctic: a zone of peace and cooperation. Moscow: IMEMO RAS, 2011. pp. 41-56.
13. Sintsov A.G. The North in the system of geostrategic interests of Russia // Military thought. 2016. No. 7. pp. 2-11.
14. Khranchikhin A.A. The military-political situation in the Arctic and scenarios of possible conflicts // The Arctic and the North. 2011. No. 2. pp. 27-39.
15. Polovinkin V.N., Fomichev A.B. The importance of the northern and Arctic regions in new geopolitical and geo-economic conditions // Arctic: ecology and economics. 2013. No. 3. pp. 58-63.
16. Vylegzhanin A.N. The legal regime of the Arctic // International Law. Moscow: Yurait, 2010. pp. 176-194.
17. Kolodkin A.L., Gutsulyak V.N., Bobrova Yu.V. World Ocean. The international legal regime. Main problems. Moscow: Statute, 2007. pp. 312-315.
18. Gudev P.A. The UN Convention on the Law of the Sea: problems of regime transformation. Moscow: IMEMO RAS, 2014. pp. 124-126.
19. Resolution of the Presidium of the Central Executive Committee of the USSR dated 04/15/1926 "On declaring lands and islands located in the Arctic Ocean as the territory of the USSR" // SZ USSR. 1926. № 32. Art. 203.
20. Rules of navigation along the routes of the Northern Sea Route // Proceedings of the Council of Ministers of the USSR. 1967. No. 7. pp. 124-126.
21. The United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 // Collection of legislation of the Russian Federation. 1997. No. 48. Art. 5493.
22. The 1982 UN Convention on the Law of the Sea // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1997. No. 48. St. 5493.
23. Federal Law No. 155-FZ dated July 31, 1998 "On Internal Sea Waters, Territorial Sea and Contiguous zone of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 1998. No. 31. Art. 3833.
24. Federal Law No. 132-FZ dated July 28, 2012 "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation regarding State Regulation of Merchant Shipping in the Waters of the Northern Sea Route" // Collection of Legislation of the Russian Federation. 2012. No. 31. Article 4321.
25. Vylegzhanin A.N., Kalamkarian R.A. The international legal regime of the Arctic and the interests of Russia // Moscow Journal of International Law. 2015. No. 2. pp. 9-26.
26. Byers M. International Law and the Arctic. Cambridge: Cambridge University Press, 2013. pp. 142-146.
27. Gudev P.A. U.S. policy in the World Ocean // International Processes. 2016. Vol. 14. No. 1. pp. 106-120.
28. Rotwell D.R. The Canadian-American dispute over the Northwest Passage: a reassessment // Cornell International Law Journal. 2018. Volume 51. No. 1. pp. 41-65.
29. IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate. Geneva: IPCC, 2019. pp. 205-208.
30. Lagutina M.L. The impact of climate change on navigation along the Northern Sea Route // Bulletin of St. Petersburg State University. Series 6. Political Science. International relations. 2019. Vol. 12. No. 1. pp. 127-139.
31. Gudev P.A. The Arctic in IMEMO research. Moscow: IMEMO RAS, 2018. pp. 76-78.
32. Pilyasov A.N. And the last will be the first: The Northern periphery on the way to the knowledge economy. Moscow: LIBROCOM, 2015. pp. 312-315.
33. Fadeev A.M. Strategic management of the oil and gas complex in the Arctic. Apatity: KSC RAS, 2019. pp. 145-147.
34. Grigoriev M.N. Development of the transit potential of the Northern Sea Route // Contours of global transformations: politics, economics, law. 2019. Vol. 12. No. 5. pp. 109-129.
35. Sergunin A.A., Konyshchev V.N. Russia in search of its Arctic strategy: between hard and soft power // Polis. Political research. 2018. No. 1. pp. 42-56.
36. Zagorskiy A.V. Non-strategic issues of security and cooperation in the Arctic. Moscow: IMEMO RAS, 2016. 56-58.
37. China's Arctic policy. Information Bureau of the State Council of the People's Republic of China. January 2018 URL: http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (date of access: 06/01/2025).
38. Heininen L., Exner-Pirot H., Plouffe J. Arctic Yearbook 2019: Rethinking Security in the Arctic. Akureyri: Northern Research Forum, 2019. pp. 215-218.