

# ИНТЕРЕСЫ ЕС В РАЗВИТИИ АРКТИЧЕСКИХ МОРСКИХ МАРШРУТОВ

**Н.И. Воробьев**

---

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

---

*В статье рассматриваются особенности политики Европейского союза в отношении развития арктических морских маршрутов, прежде всего Северного морского пути, а также Северо-Западного прохода. Ключевое внимание уделяется стратегическим интересам ЕС к увеличению интенсивности использования данных морских трасс с учетом значимой роли морских перевозок в экономике Европейского союза. Обосновываются существенные преимущества от использования имеющихся технологических, финансовых, кадровых ресурсов ЕС для целей развития арктических маршрутов. Отмечается роль ЕС в текущем формировании базовых правил мореплавания в арктических водах, включая попытки повлиять на правовой и административный режим прибрежных государств с целью обеспечения наиболее благоприятных условий для прохода судов, обеспечивающих связь государств-членов ЕС с третьими странами, а также активное участие в формировании высоких стандартов защиты окружающей среды и безопасности судоходства. Также подчеркивается важность развития морского транспорта в Арктике с точки зрения доставки добываемых углеводородных ресурсов региона, что представляет значительный интерес для ЕС. Приводятся примеры реализации проектов ЕС, направленных на соединение транспортной системы союза с северо-западом России и в перспективе с Северным морским путем. В результате отмечается существенная заинтересованность ЕС в развитии потенциала арктических морских маршрутов и использовании международного сотрудничества в качестве ключевого инструмента в этом направлении. В этой связи сотрудничество ЕС с прибрежными арктическими государствами, включая Россию, может быть взаимовыгодно для обеих сторон, учитывая новые возможности, которые открывает использование морских путей в Арктике, а также опыт и ресурсы ЕС, способные существенным образом повлиять на реализацию данных возможностей.*

---

**Ключевые слова:** Арктика, Европейский союз, морской транспорт, Северный морской путь, Северо-Западный проход, международное сотрудничество, инфраструктура.

## ■ Международные отношения

**А**рктический регион, интерес к которому сегодня проявляет не только восьмерка Арктических держав – Россия, США, Канада, Дания, Норвегия, Швеция, Финляндия и Исландия, – но и значительное число иных международных акторов. Регион рассматривается ими как источник получения существенных конкурентных преимуществ самого различного рода, однако зачастую связанных между собой: от наращивания геополитического влияния до получения доступа к обширным запасам природных ресурсов.

Наблюдаемое в последние годы стремительное сокращение площади ледового покрова в Арктике в летние месяцы способствует также расширению обсуждений перспектив полного освобождения региона ото льдов и бурного развития судоходства в арктических водах, которое позволит сократить расстояние, время и соответственно издержки по сравнению с традиционными морскими маршрутами. Это даст значительные преимущества как прибрежным государствам, через воды которых проходят трассы, так и странам-отправителям и странам-получателям грузов, перевозимых в северных широтах. Безотносительно обоснованности тех или иных подходов и прогнозов очевидно, что данный вопрос актуален и для крупнейшей экономики мира, Европейского союза (ЕС), 90% грузооборота которого с третьими странами осуществляется морским транспортом [6]. В контексте арктических морских трасс наиболее значимым для ЕС может стать полноценное развитие Северного морского пути (СМП), проходящего вдоль береговой линии России и являющегося ключевым звеном альтернативного маршрута из Европы в Азию.

СМП – «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике» [9] – главная судоходная магистраль РФ в регионе, проходящая по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово) и простирающаяся на расстояние около 5600 км (от Карских Ворот до бухты Провидения). Учитывая роль СМП по соединению европейских и дальневосточных портов России, трассу нередко проводят от Владивостока или Петропавловска-Камчатского до Санкт-Петербурга или Мурманска.

Потенциальный интерес для ЕС представляет также Северо-Западный проход (СЗП) – морской путь между Атлантическим и Тихим океанами. Это второй крупнейший арктический маршрут, проходящий через моря и проливы Канадского арктического архипелага. Расстояние по СЗП в рамках определенных маршрутов из ЕС в страны Восточной Азии сопоставимо с расстоянием по СМП (например, Роттердам–Шанхай) или даже короче его (Марсель–Йокогама). Рассмотрение ключевых особенностей политики ЕС в отношении развития арктических морских маршрутов поможет выявить основные предпосылки сотрудничества Союза с прибрежными арктическими

государствами, и прежде всего Россией, с которой ЕС объединяет не только географическая близость, но и глубокая экономическая взаимозависимость, в том числе в части торговли, во многом определяющей перспективность морских перевозок.

Учитывая высокую степень неопределенности дальнейшего направления и интенсивности развития не только СЗП, но и СМП, последовательная реализация политики ЕС в Арктике в целом и в сфере арктического мореплавания в частности может стать существенным фактором будущего освоения и использования данных маршрутов.

### **Стратегия ЕС в отношении морских маршрутов в Арктике**

Ключевыми стратегическими документами Европейского союза, затрагивающими вопросы использования арктических морских маршрутов, являются обновленная Арктическая стратегия ЕС от 2012 г. [4], а также Стратегия ЕС в области развития морского транспорта до 2018 г. [1]. Эти два документа дополняют друг друга, обозначая концептуальную позицию Европейского союза в отношении развития мореплавания в арктических водах. Морская стратегия ЕС подчеркивает роль морского транспорта в глобальном развитии международной торговли – по всему миру 80% товаров доставляется морем. При этом важно отметить, что ЕС сегодня является крупнейшим как экспортером, так и импортером мира, обеспечивающим порядка 20% всего товарооборота.

Кроме того, через европейские порты ежегодно проходит более 400 миллионов пассажиров, а морские перевозки между странами-членами обеспечивают порядка 40% внутрорегионального грузооборота. 90% поставок нефти в ЕС осуществляется морем. Таким образом, морской транспорт в целом имеет ключевое значение как для экономики ЕС, поддерживаемой внешней торговлей, так и для качества жизни европейских граждан, зависящих от своевременных морских поставок. Этим объясняется 40-процентная доля ЕС в мировом морском флоте (исходя из тоннажа) и развитость данного сектора экономики в целом.

В этой связи принципиальны также акценты ЕС в контексте дальнейшего развития европейского морского транспорта и поддержания его конкурентоспособности, что особенно было важно во время подготовки рекомендаций Европейской комиссии в 2008 г., в разгар мирового кризиса, хотя не теряет актуальности и сегодня, в период продолжающегося экономического спада. Комиссия подчеркивает первостепенность поддержания высокого качества морских перевозок, развития кадрового потенциала, обеспечения безопасности мореплавания, применения высоких экологических стандартов, развития морских сообщений между странами-членами, активного участия ЕС на мировой арене, а также внедрения передовых технологий и развития инноваций. Наращивание диалога с зарубежными партнерами ЕС проходит «красной нитью» через текст стратегии. Данная

мера, по мнению комиссии, позволит внедрить наиболее продвинутый опыт ЕС в различных компонентах развития морского транспорта в практику других стран, повысив привлекательность европейских технологий и в конечном итоге конкурентоспособность транспортных компаний региона.

Что касается использования потенциала и ресурса ЕС применительно к арктическим маршрутам, то на данный момент этот процесс ограничен, прежде всего, вследствие низкой интенсивности использования как СМП, так и СЗП. Однако если рассмотреть перечень основных проблем, препятствующих активному развитию обоих путей (сложные природно-климатические условия, предъявляющие повышенные требования к оснащению судов и используемому оборудованию; уязвимая окружающая среда, для защиты которой требуется использование высоких «зеленых» стандартов; неразвитость инфраструктуры и несоответствие современным техническим требованиям существующих объектов), то становится понятным, что в перспективе преодоление указанных трудностей и повышение роли данных маршрутов будет выгодно для ЕС как раз с точки зрения реализации технологического и кадрового потенциала стран-членов ЕС.

Примером этому может служить опыт Финляндии, верфи которой уже выполняют российские заказы на строительство арктических кораблей. Более того, крупнейшая российская судостроительная компания – ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» – владеет 50% финского предприятия, специализирующегося на производстве сложной морской техники для работы в ледовых условиях, и рассматривает вариант полного выкупа верфи. Россия в данном случае выигрывает как конечный пользователь столь необходимых для СМП судов ледового класса, а Финляндия – как производитель высокотехнологичной продукции, выпуск которой обеспечивает сохранение рабочих мест и приток инвестиций.

В ожидании реального роста грузопотока по арктическим морским маршрутам и сопутствующих выгод ЕС уже сегодня участвует в формировании «правил игры» судоходства в Арктике. В Стратегии ЕС в области развития морского транспорта поднимается вопрос обсуждения в рамках Международной морской организации (International Maritime Organization – ИМО) общих международных требований к плаванию в экстремальных условиях, имея в виду прежде всего наличие льдов, угрожающих безопасности навигации. Сегодня такая работа в рамках ИМО уже осуществляется – идет разработка обязательного Международного кодекса безопасности для судов, осуществляющих плавание в полярных водах, и ЕС принимает в ней самое активное участие.

Завершение работы намечено на 2015–2016 гг. Важно отметить, что данное направление сотрудничества весьма перспективно, поскольку все без исключения пять прибрежных арктических государств заинтересованы в обеспечении наиболь-

шей безопасности в зоне своей ответственности. При этом ни права этих государств на соответствующие морские пространства, ни возможности устанавливать дополнительные требования разрабатываемым Международным кодексом не ограничиваются [7]. Возможным минусом данного документа для развития арктических морских маршрутов может стать еще большее удорожание перевозок по трассам вследствие увеличения издержек на соблюдение устанавливаемых требований, однако существенное снижение риска аварий и экологических катастроф – необходимое условие регулярного использования арктических вод для прохода судов.

Вопросам защиты и сохранения морского бассейна Арктики, а также обеспечения устойчивого использования вод региона для целей коммерческого мореплавания уделяется значительное внимание арктической стратегии ЕС, разработанной в 2008 г. и обновленной с учетом достигнутых результатов и изменившихся условий в 2012 г. Основная цель ЕС в Арктике – обеспечение более активного участия (engagement) Европейского союза в развитии региона. Оно основывается на двух ключевых понятиях: «знание» (knowledge: использование европейских технологических ноу-хау, систем космического мониторинга, спонсирование исследований по вопросам изменения климата и экологическим проблемам) и «ответственность» (responsibility: ответственность за влияние арктических вызовов на будущие европейские поколения – реализация региональных программ и поддержка безопасного и устойчивого управления ресурсами Арктики) [5]. Последнее естественным образом связано с высокой степенью зависимости ЕС от углеводородов и тем значительным ресурсным потенциалом – около 13% всех разведанных запасов нефти и 30% газа [2], – которым обладает Арктика. Использованию данного потенциала будет также способствовать развитие морского транспорта: более 80% углеводородных запасов Арктики располагается на шельфе, что требует не только развития технологий добычи в особых условиях, но и средств доставки добытого сырья, создания специализированного флота, обеспечения необходимой портовой инфраструктуры и т.д.

В части непосредственно развития морского транспорта в Арктике в стратегии отмечается значительный опыт ЕС в мореплавании, кораблестроении, спутниковой навигации, поиске и спасении, а также в развитии инфраструктуры. ЕС готов к содействию развитию навигации по морским маршрутам, включая СМП. Как и в стратегии морского транспорта, в арктической стратегии ЕС значительное внимание уделяется вопросам защиты окружающей среды, в том числе в контексте развития судоходства, которое должно быть устойчивым и безопасным с экологической точки зрения. ЕС подтверждает приверженность стран-членов Союза к разработке обязательного «Полярного кодекса» в рамках ИМО, который установит особые требования для судов, проходящих через арктические воды. Что касается

## ■ Международные отношения

европейских технологий и инноваций, то особое внимание уделено системе спутниковой навигации Galileo – аналогу системам GPS и ГЛОНАСС, – которая планируется к запуску в 2014 г. Отмечено, что данная система призвана внести вклад ЕС в обеспечение безопасности мореплавания и облегчению поисково-спасательных операций.

Особое внимание уделяется Еврокомиссией правовым вопросам арктических маршрутов, поскольку они имеют принципиальное значение для получения доступа к проходу через СМП и СЗП. ЕС подчеркивает приверженность положениям международного права, определенным в Конвенции ООН по морскому праву, включая прежде всего принцип свободы судоходства и право мирного прохода. Согласно Конвенции ООН по морскому праву, не нарушающее «мир, добрый порядок и безопасность прибрежного государства» плавание иностранного судна через территориальное море с целью: а) пересечь это море; или б) пройти во внутренние воды прибрежного государства, или выйти из них, или стать на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод.

Для изучения особенностей правовых режимов мореплавания прибрежных арктических государств был подготовлен доклад «Правовые аспекты арктического судоходства», в котором обозначены ключевые проблемы таких режимов. Основной из них является определение статуса вод, по которым проходят арктические морские маршруты.

В частности, Европейская комиссия отмечает избыточность требований, выдвигаемых Канадой к проходу через СЗП и основанных на классификации вод вокруг Канадского арктического архипелага – группы островов у северного побережья Северной Америки, принадлежащих Канаде. В связи с отнесением Канадой данных вод к внутренним она обосновывает правомерность жесткой регламентации прохода через СЗП, включая передачу обязательной информации и прохождение определенных таможенных процедур. Внутренние морские воды, являющиеся интегральной частью суверенной территории государства, априори предполагают более жесткие требования к их использованию и разрешительный порядок прохождения. Однако категорически против такой трактовки выступают не только ЕС, но и США, естественным образом желающие получить полноценный и беспрепятственный доступ к СЗП.

В отношении СМП в приложении к арктической стратегии прямые претензии юридического характера не содержатся. Это во многом связано с тем, что де-факто маршрут СМП проходит по водам с различным юридическим статусом (внутренние воды, территориальное море, исключительная экономическая зона). Данный момент отмечается и в правовом анализе ЕС, где в качестве спорных вопросов указывается юридический статус лишь нескольких морских районов СМП. Кроме того, подчеркивается не-

обходимость накопления правоприменительной практики, которая, в условиях пока еще незначительного грузопотока, не так обширна. Европейская комиссия намерена продолжить мониторинг использования как СМП, так и СЗП, включая устанавливаемые требования и практику их реализации.

В арктической стратегии ЕС отмечены усилия по созданию Трансъевропейских транспортных сетей (trans-European transport network – TEN-T), которые также покрывают Европейский Крайний Север. Согласно стратегии, программа Трансъевропейских транспортных сетей остается ключевым инструментом участия ЕС в развитии Арктического региона – здесь происходит определенная связка между стратегическими целями Европейского союза и их практической реализацией.

### **Практические меры ЕС, связанные с арктическими морскими маршрутами**

Координация национальной политики в области транспорта на наднациональном уровне представляет особую значимость в деле создания единого развитого транспортного сектора в Европейском союзе. Создание такого сектора было одним из первых общих направлений деятельности ЕС, поскольку развитая транспортная сеть была необходима для усиления рыночной интеграции и развития внутреннего рынка. Вступление Швеции и Финляндии в ЕС привело к расширению северной границы Союза, включив тем самым «северную проблематику» в повестку дня ЕС. В рамках субрегиональных объединений и через программы ТАСИС и ИНТЕРРЕГ ЕС стал оказывать поддержку проектам развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера, способствуя, в частности, улучшению коммуникаций с северными и северо-западными областями России [8].

В рамках одного из таких проектов в 2002 г. была реализована концепция Северного морского коридора (СМК), призванного соединить побережье северо-запада России с портами ЕС в Северном море и ставшего тем самым логическим продолжением Северного морского пути. Изначально цель создания СМК соответствовала стремлению Европейского союза перенести с дорог на море часть транспортного движения, поскольку комиссия рассматривает морское судоходство как способ разгрузить европейские дороги и сократить выбросы углекислого газа. СМК – проект, объединяющий 9 стран и 20 регионов. С российской стороны в нем участвуют представители частного и государственного сектора из Мурманской, Архангельской областей и Ненецкого автономного округа [10].

С развитием Трансъевропейских транспортных сетей, призванных создать единую транспортную систему европейского континента, и появлением концепции так называемых «морских магистралей» проект СМК получил новый импульс. Хотя таких магистралей, имеющих

все ту же цель замещения наземных перевозок морскими, изначально было четыре, и СМК не вошел в их число, впоследствии западноевропейская магистраль была расширена, включив маршрут на север Европы и северо-запад России.

Поскольку страны-участники проекта Норвегия, Великобритания и Россия – крупнейшие нефтяные и газовые производители, соответственно нефтегазовое направление является одним из приоритетов проекта СМК. Мурманская и Архангельская области, замыкающие СМК с востока, становятся ключевыми российскими зонами освоения углеводородных месторождений в Баренцевом море, которое потребует огромного количества перевозок груза и рабочей силы к месторождениям и от них. И хотя на момент запуска концепции «морских магистралей» и обсуждения транспортных маршрутов в сопредельные страны разведка нефти в Баренцевом море находилась на гораздо более низком уровне, а использование СМП в качестве перспективного маршрута не было очевидным [3], сегодня необходимость построения связи между морскими маршрутами ЕС и СМП становится очевидной. Таким образом, Северный морской коридор призван обслуживать как внутриевропейские потребности в логистике, так и служить связующим звеном между Северным морским путем и Европой.

Проект СМК направлен не только на усиление морского звена транспортной цепочки, но и на улучшение портовых операций, а также соединений с удаленными от побережья регионами [10]. Был осуществлен мониторинг рейсов по данному маршруту, результатом которого стало получение объективной информации о проблемах, возникающих при осуществлении морских перевозок между Европой и северо-западом России. В рамках исследований проводились интервью как с судоходными компаниями, так и с представителями портов вдоль Северного морского коридора. Судоходная компания Eimskip создала регулярную морскую линию от Великобритании до Мурманска, которая, не в последнюю очередь благодаря поддержке СМК, была улучшена и расширена до частоты регулярных перевозок раз в 10 дней [3].

Действие очередного проекта по развитию СМК, так называемого StratMoS (Motorways of the Seas Strategic Demonstration Project), истекло в конце 2011 г., однако установленный диалог между чиновниками и представителями бизнеса позволяет продолжать работу над повышением эффективности маршрута СМК. Одним из практических результатов проекта стало создание регулярных морских транспортных связей между северо-западом России, прежде всего Мурманском, и портами Западной Европы. Предстоящим направлением развития является создание транспортно-логистических узлов на Крайнем

Севере, в качестве которых руководитель проекта StratMoS Улаф Хауге предложил норвежский Киркенес и российские Мурманск, Архангельск и Нарьян-Мар. Данные города обладают богатым опытом работы в сфере логистических услуг и играют существенную роль в разработке шельфовых нефтегазовых месторождений, что важно для ЕС и европейских компаний. В качестве инструмента финансирования проекта рассматривается возможность привлечения созданного в 2008 г. Партнерства «Северного измерения» по транспорту и логистике (ПСИТЛ). Предлагается создание совместной рабочей группы по СМК и СМП с целью подготовки скоординированных предложений по инвестированию в развитие портов и внутриконтинентальных сообщений.

Несмотря на отсутствие морских границ ЕС в Арктике, заинтересованность Европейского союза в развитии региона и использовании его потенциала, включая морские пути, чрезвычайно велика. Основной целью политики ЕС в данном направлении является получение полноценного доступа не только к критически важным для экономики ЕС энергоресурсам Арктики, но и новым транспортным путям, способным повысить конкурентоспособность европейского экспорта.

Несмотря на текущие высокую стоимость использования СМП и СЗП и наличие ряда трудностей (природно-климатические условия, повышенные технические требования к судам, административные препятствия, вопросы правового регулирования и т.д.), руководство ЕС осознает необходимость постоянного участия в развитии арктических морских маршрутов для получения потенциальных преимуществ в будущем. При этом Европейский союз обоснованно делает ставку на те сферы, связанные с морским транспортом, в которых страны-члены ЕС обладают конкурентными преимуществами: технологии и инновации, квалифицированные кадры, высокие стандарты защиты окружающей среды, опыт в создании условий для устойчивого развития. Политика ЕС в этом направлении является системной и позволяет постепенно реализовывать свои стратегические цели через конкретные практические мероприятия. Международное сотрудничество – основной инструмент проведения данной политики, и Россия имеет возможность использовать опыт и ресурс ЕС для целей развития СМП. Речь идет как о технологическом сотрудничестве, к примеру в сфере судостроения, использования систем спутниковой навигации или применения безопасных для окружающей среды инженерных решений, так и о привлечении необходимых инвестиций и кадровых ресурсов к высокочувствительным и трудоемким инфраструктурным проектам СМП. Такого рода сотрудничество было бы взаимовыгодно для обеих сторон.

### Список литературы

1. Commission Communication: Strategic Goals and Recommendations for the EU's Maritime Transport Policy until 2018 / European Union, 2009.
2. Gautier D.L., Bird K.J., Charpentier R.R., Grantz A., Houseknecht D.W., Klett T.R., Moore T.E., Pitman J.K., Schenk C.J., Schuenemeyer J.H., Sorensen K., Tennyson M.E., Valin Z.C., Wandrey C.J. Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic // Science. 2009. Vol. 324.
3. Hauge O. Northern Maritime Corridor – Extending Motorways of the Seas to the High North. Stavanger, 2011.
4. Joint Communication: Developing a EU Policy towards the Arctic Region: Progress since 2008 and Next Steps / European Union, 2012.
5. Offerdal K. New EU Arctic communication. Oslo, 2012
6. The European Union's Maritime Transport Policy for 2018 / European Union, 2009.
7. Бекашев Д.К., Глубоков А.И., Загорский А.В., Саваськов П.В., Хмелева Е.Н. Арктика. Предложения к дорожной карте международного сотрудничества. М., 2012.
8. Воронков Л.С. Страны Северной Европы, "Северное измерение" и Россия // Аналитические записки. М., 2009.
9. Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. №31. Ст. 3833
10. Хауге О. Северный морской коридор – путь Европы на Крайний Север // Транспорт Российской Федерации. М., 2008.

### Об авторе

**Воробьев Никита Игоревич** – аспирант кафедры европейской интеграции Московского государственного института международных отношений (университета) МИД Российской Федерации; ведущий специалист отдела по связям с государственными организациями ОАО «НЛМК». E-mail: nikita.vorobyev@gmail.com

## EU INTERESTS IN DEVELOPING ARCTIC SEA ROUTES

N.I. Vorobyev

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

**Abstract:** *The article considers the European Union's key strategic interests in the increased use of the Arctic routes, especially the Northern Sea Route (NSR), but also the Northwest Passage. This issue is high on the agenda given the EU dependence on the maritime transport accounting for the predominant share of the Union's trade. The EU technological, financial and human resources can contribute greatly to the development of the Arctic seaways which would in turn benefit the member states. The author notes that the EU has already actively engaged in designing the framework regulation for the Arctic maritime shipping including the legal, environmental and safety provisions. Securing an innocent passage of ships through the Arctic waters is one of the main objectives in this regard considering that none of the EU members are Arctic coastal states. Another issue at stake is delivering Arctic oil and gas reserves highly important for the EU to the continent for which developed seaborne transport is crucial. The article also gives an overview of the EU practical steps with regards to the Arctic routes including projects aimed at connecting the Union's transport system with the Russian North West and potentially the NSR. It is noted that the EU is highly interested in exploiting the potential of the Arctic sea routes and focuses on international cooperation to achieve the goal. Increased EU cooperation with the Arctic coastal states including Russia would be mutually beneficial given the opportunities the new routes offer and the EU resources that can be used to support their development.*

**Key words:** Arctic, European Union, maritime transport, Northern Sea Route, Northwest Passage, international cooperation, infrastructure.

### References

1. 2009 Commission Communication: Strategic Goals and Recommendations for the EU's Maritime Transport Policy until 2018, European Union.
2. Gautier D.L., Bird K.J., Charpentier R.R., Grantz A., Houseknecht D.W., Klett T.R., Moore T.E., Pitman J.K., Schenk C.J., Schuenemeyer J.H., Sorensen K., Tennyson M.E., Valin Z.C., Wandrey C.J. 2009, Assessment of Undiscovered Oil and Gas in the Arctic, Science, Vol. 324.
3. Hauge O. 2011, Northern Maritime Corridor – Extending Motorways of the Seas to the High North, Stavanger.
4. 2012 Joint Communication: Developing a EU Policy towards the Arctic Region: Progress since 2008 and Next Steps, European Union.
5. Offerdal K. 2012, New EU Arctic communication, Oslo.
6. 2009 The European Union's Maritime Transport Policy for 2018, European Union.
7. Bekjashev D.K., Glubokov A.I., Zagorskij A.V., Savaskov P.V., Hmeleva E.N. 2012, Arktika. Predlozhenija k dorozhnoj karte mezhdunarodnogo sotrudnichestva [Arctic. Suggestions for the Roadmap of International Cooperation], Moscow.
8. Voronkov L.S. 2009, Strany Severnoj Evropy, "Severnoe izmerenie" i Rossija [Countries of the Northern Europe, Northern Dimension and Russia ]. Analiticheskie zapiski [Analytical Notes], Moscow.
9. 1998 Federalnyj zakon ot 31 ijulja 1998 g. № 155-FZ O vnutrennih morskikh vodah, territorialnom more i prilozhashhej zone Rossijskoj Federacii [Federal Law on the Inland waters, Territorial Sea and Contiguous Zone of July 31, 1998, no.155-FZ]. Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii [Collection of the Russian Legislation], no.31, p.3833.
10. Hauge O. 2008, Severnyj morskij koridor – put Evropy na Krajnij Sever [Northern Maritime Corridor – Europe's way to the High North]. Transport rossijskoj federacii [Transport of the Russian Federation], Moscow.

### About the author

**Vorobyev N. Igorevich** – Ph.D. student, Department of European Integration, MGIMO-University; Senior manager, Government Relations Department, Novolipetsk Steel. E-mail: nikita.vorobyev@gmail.com

---