

Образы Северного морского пути в российском официальном дискурсе (2008–2024)

Никита Сергеевич Липунов, МГИМО МИД России, Москва, Россия

Контактный адрес: n.lipunov@inno.mgimo.ru

АННОТАЦИЯ

В статье исследуется эволюция образов Северного морского пути в современном российском официальном дискурсе. Проведенный контент-анализ ключевых документов стратегического планирования и выступлений первых лиц государства в 2008–2024 гг. демонстрирует устойчивый рост внимания к Северному морскому пути с 2012 г., которое стало особенно выраженным в 2020-х годах. Законодательное закрепление определения Северного морского пути в 2012 г. как «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации» в редакции Федерального закона № 132-ФЗ не привело к его унифицированному употреблению в официальном дискурсе. Напротив, начали складываться различные «образы Северного морского пути». Главная дилемма политики России в отношении Северного морского пути – «интернационализация vs. национализация» – в 2010-х гг. проявилась в официально-дискурсивной плоскости посредством двух конкурирующих образов. Первый из них – «национальная транспортная коммуникация России в Арктике» – практически идентичен законодательной дефиниции, хотя появился ранее, и фигурирует в документах стратегического планирования, касающихся Арктики и вопросов национальной безопасности.

Второй – «(международный) транспортный (транзитный) коридор» – сформировался в 2018–2019 гг., и его появление хронологически совпало с резким скачком грузооборота по Северному морскому пути после ввода в эксплуатацию «Ямал СПГ» в конце 2017 года. Он появляется в документах преимущественно социально-экономической направленности, которые ориентированы на внутреннюю аудиторию – органы государственной власти.

Несмотря на конкуренцию образов в российском официальном дискурсе, в целом наблюдается преобладание представлений о Северном морском пути. При этом по мере инфраструктурного развития Северного морского пути в них отражается его эволюция от транспортного маршрута внутрироссийского значения до конкурентного на мировом логистическом рынке.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА

Северный морской путь, Северо-Восточный проход, Россия, арктические морские маршруты, судоходство в Арктике, международный транспортный коридор, официальный дискурс, стратегическое планирование, качественно-количественный контент-анализ

Введение

Начиная с северных экспедиций XVI–XVII вв. и особенно в последние сто лет история освоения Российской Арктики неразрывно связана с Северным морским путем. Проходя через моря Северного Ледовитого океана, он естественным образом связывает все арктическое побережье России. В 1932 г., после того как экспедиция О.Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Сибиряков» прошла из Белого моря до Берингова пролива за одну навигацию, для освоения этого морского маршрута в СССР было создано Главное управление Северного морского пути (Главсевморпуть, ГУСМП)¹. В 1936 г. Совет народных комиссаров СССР установил границы района деятельности ГУСМП от Мурманска до Берингова пролива².

После распада СССР руководство новой России вплоть до начала 2000-х гг. не уделяло особого внимания вопросам развития Крайнего Севера. С возобновлением работы российских дрейфующих полярных станций усилиями отечественных полярников во главе с А.Н. Чилингаровым началось «возвращение России в Арктику». В 2012 г. были определены новые границы акватории Северного морского пути от проливов архипелага Новая Земля до Берингова пролива³, а сам путь был законодательно обозначен «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникацией Российской Федерации»⁴. Вследствие некоторого изменения климата в этот период начали открываться перспективы развития активного судоходства в российских арктических морях, и с конца 2000-х гг. истеблишмент государства уделяет все большее внимание развитию регионов Крайнего Севера и Северного морского пути.

В 2013 г. Министерство транспорта России утвердило новые Правила плавания в акватории Северного морского пути, по которым вводился разрешительный порядок для гражданских судов, а организация судоходства была возложена на администрацию Северного морского пути⁵. Впоследствии такой порядок был законодательно закреплен в Кодексе торгового мореплавания (КТМ) России⁶. Во второй половине 2010-х гг., несмотря на ограничительные меры западных государств в отношении российских шельфовых проектов, началось бурное развитие Северного морского пути и сопутствующих инфраструктурных

1 Постановление СНК СССР от 17.12.1932 №1873 «Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления северного морского пути» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=24839#hWxIHUYUK6v47P8d41> (дата обращения: 30.12.2024).

2 Постановление СНК СССР от 22.06.1936 «Положение о Главном Управлении Северного Морского Пути при СНК Союза ССР» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&rnd=wCagCw&base=ESU&n=32485#vIimmHYUYLYFFyWM> (дата обращения: 30.12.2024).

3 «Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» (ст. 5.1. КТМ РФ). Подробнее см. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.01.2013), ст. 5.1. // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 30.12.2024).

4 Федеральный закон от 31.07.1998 N 155-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024), ст. 14 // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения: 30.12.2024).

5 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранс России) от 17 января 2013 г. №7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. 19 апреля 2013. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/documents/2013/04/19/pravila-dok.html> (дата обращения: 30.12.2024).

6 Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 №81-ФЗ (ред. от 27.01.2013), ст. 5.1. // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 30.12.2024).

проектов – например, по производству СПГ в Арктической зоне Российской Федерации. В этот период в государственной политике наметились два подхода к развитию Северного морского пути: интернационализация и национализация. Это проявилось в риторике российского истеблишмента о Северном морском пути как об «альтернативе Суэцу и Малакке» при одновременном ужесточении правового режима плавания в его акватории¹. Стремление усилить национальный контроль заключалось в централизации управления судоходством: в 2022 г. такие полномочия были переданы возрожденному в структуре Росатома Главсевморпути². В декабре 2022 г. Россия также распространила разрешительный порядок плавания во внутренних водах в пределах акватории Северного морского пути на иностранные военные корабли и другие государственные суда³.

Активное развитие арктического судоходства предопределило растущий интерес к Северному морскому пути со стороны академического и экспертного сообщества. Современные российские и зарубежные политико-правовые исследования Северного морского пути посвящены преимущественно вопросам его правового статуса и совершенствования российского законодательства⁴; инфраструктурному развитию⁵ и его значению для регионов Арктической зоны Российской Федерации⁶; оценке перспектив судоходства, в том числе международного⁷; а также интересам и позициям зарубежных, особенно азиатских, государств⁸. Социальное и антропологическое измерение Северного морского пути, в том числе семиотические аспекты, рассматриваются в коллективной монографии «Северные морские пути России»⁹. Осмыслению специфики современного российского официального дискурса в отношении Северного морского пути придала импульс работа К.А. Гавриловой «Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ»¹⁰. В ней исследуются дискурсивные стратегии на материале публичных выступлений представителей федеральных и региональных органов власти.

В ходе исследования современных представлений истеблишмента России о Северном морском пути, его статусе и желаемом положении в мировой транспортно-логистической системе автор проанализировал эволюцию образов Северного морского пути в российском официальном дискурсе с 2008 по 2024 год. С конца 2000-х гг., когда российское правительство начало уделять больше внимания развитию Арктической зоны, Северный морской путь стал часто упоминаться в официальных документах и выступлениях первых лиц государства. Хотя в 2012 г. было закреплено законодательное определение Северного морского

1 Тодоров 2021.

2 Постановление правительства РФ от 18 сентября 2020 г. №1487 (ред. от 31.01.2024) «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/ (дата обращения: 30.12.2024).

3 См. ст. 14.3. ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» (ред. от 19.10.2023) // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения: 30.12.2024).

4 Вереина, Котлова 2019; Vylegzhani et al. 2020; Gavrilov 2020; Гудев 2020а; Гудев 2020б.

5 Журавель, Назаров 2020; Григоришин 2022.

6 Зворыкина, Тетерятников 2019.

7 Бхагват 2022.

8 Галимуллин, Бенедьк 2019; Киргизов-Барский 2021; Липунов 2021.

9 Васильева, Гаврилова 2023.

10 Гаврилова 2020.

пути, в политическом дискурсе используются различные формулировки и характеристики. Это способствует формированию образов Северного морского пути в категориях от национального маршрута до полноценного международного транспортного коридора.

Методика анализа

Для исследования российского официального дискурса в отношении Северного морского пути были проанализированы основные документы стратегического планирования России¹, в том числе по арктической тематике, за 2008–2024 гг. на предмет упоминания Северного морского пути. Критерием включения текста в выборку было развернутое упоминание Северного морского пути, при котором дается его подробная характеристика и уточняется целевое предназначение. Эти документы были разделены на «неартикулируемые», то есть публикуемые только на официальных интернет-ресурсах институтов государственной власти, и «артикулируемые» – те, что сначала озвучиваются официальным лицом в ходе формализованного выступления (например, церемонии оглашения) и лишь затем публикуются в интернете. К последней группе, в частности, относятся ежегодные послания президента Федеральному Собранию. Артикулируемые документы рассматривались отдельно как коммуникативная политическая практика². В результате для контент-анализа по первой группе источников было отобрано 12 документов.

К группе артикулируемых документов – официальным стенограммам посланий президента России Федеральному Собранию – были добавлены ежегодные отчеты правительства в Государственной Думе³. Северный морской путь упоминается в этих выступлениях девять раз, однако лишь семь фрагментов позволяют провести количественно-качественный контент-анализ. В Послании 2023 г. он упоминается только при перечислении ключевых транспортных коммуникаций и без какой-либо дополнительной информации, а в Отчете 2023 г. лишь описываются принятые правительством меры и приводится статистика по грузопотоку без характеристики самого пути.

В качестве дополнительного эмпирического материала использовалась международная декларация – Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики по итогам государственного визита В.В. Путина в Китай 16–17 мая 2024 года. В нем целый пункт посвящен двустороннему сотрудничеству в Арктике, в том числе использованию и развитию Северного

1 Согласно Федеральному закону от 28 июня 2014 г. №172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 30.12.2024). Хотя по смыслу Закона Единый план по достижению национальных целей развития на период до 2024 г. и на плановый период до 2030 г., принятый правительством во исполнение Указа президента, не относится к документам стратегического планирования, он де-факто выступает таковым, поэтому был включен в корпус исследуемых текстов.

2 Далее в работе они будут упоминаться как «выступления» президента и / или председателя правительства (премьер-министра).

3 Ежегодные отчеты правительства предусмотрены Конституцией России и относятся к «документам, в которых отражаются результаты мониторинга реализации документов стратегического планирования в сфере социально-экономического развития Российской Федерации» (см. п. 4 ст. 40 ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»). По своей сути их можно отнести к артикулируемым документам, поскольку перед официальной публикацией они оглашаются председателем правительства в ходе выступления в Государственной Думе.

морского пути. В 2024 г. Северный морской путь был упомянут в еще одном совместном заявлении – России с Индией¹, однако там он упоминается бегло, поэтому этот документ не был включен в корпус исследуемых текстов. Таким образом, было отобрано 20 фрагментов с упоминанием Северного морского пути².

Макроединицей анализа выступало упоминание Северного морского пути – фрагмент текста, в котором дается характеристика, позволяющая сделать вывод о декларируемом статусе в мировой транспортно-логистической системе³ и целевом предназначении, а также приводятся иные сведения, дополняющие образ в рассматриваемом тексте. В каждом упоминании выделялись микроединицы – концепты, которые группировались по типу содержащихся в них сведений: 1) статус; 2) характеристика⁴; 3) целевое предназначение и 4) иные характеристики. В целях исследования для каждого исходного текста учитывались год и источник⁵.

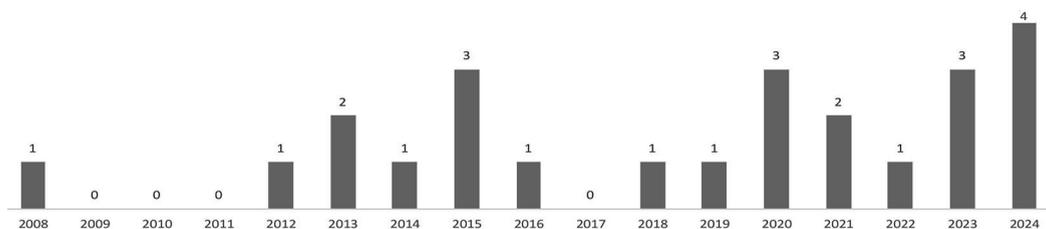
Результаты анализа и их обсуждение

По документам / выступлениям

Внутри рассматриваемого промежутка времени, начиная с 2012 г., наблюдается рост обращений к Северному морскому пути со стороны российского истеблишмента с максимумом в 2020-х годах (Рисунок 1).

Рисунок 1.

КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ NUMBER OF MENTIONS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах. Упоминания в Стратегии национальной безопасности 2015 г., в Послании Президента и Отчете Правительства 2023 г., а также в Совместном российско-индийском заявлении 2024 г. не учитываются в качественном контент-анализе как нерелевантные, однако отражены на гистограмме для понимания динамики.

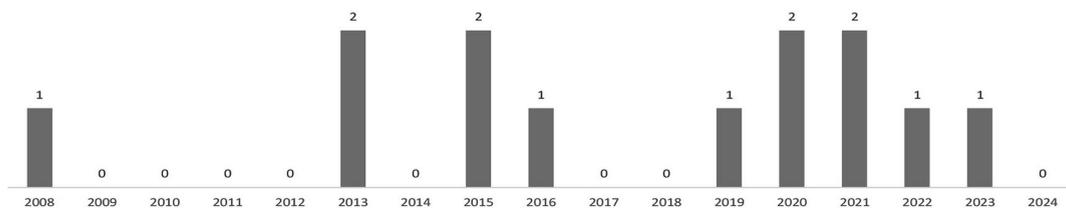
- 1 Совместное заявление по итогам XXII российско-индийского ежегодного саммита «Россия-Индия: прочное и расширяющееся партнерство» // Президент России. 9 июля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6168> (дата обращения: 30.12.2024).
- 2 Выбор артикулируемых и неартикулируемых документов в качестве эмпирического материала для исследования официального дискурса обусловлен их нормативным характером, внутренней согласованностью (тщательной подготовкой и согласованием формулировок внутри институтов власти) и временной устойчивостью (формулировки в таких документах носят не ситуативный, а долговременный характер, в отличие от заявлений в СМИ, например).
- 3 Категория статуса в этом контексте имеет неюридическое значение.
- 4 Здесь имеется в виду сущностная характеристика Северного морского пути как транспортно-логистического объекта.
- 5 Под «источником» для документов стратегического планирования имеется в виду опубликовавший их институт государственной власти (президент, правительство и т.д.); для ежегодных посланий президента и отчетов правительства – лицо, представлявшее их в ходе формализованных выступлений; для российско-китайского заявления указана Российская Федерация, поскольку это международная декларация.

Первое упоминание Северного морского пути в документах стратегического планирования за исследуемый период (*Рисунок 2*) датируется 2008 г., когда были приняты Основы государственной политики в Арктике на период до 2020 г. (ОГП-2020). В них Северный морской путь характеризуется как «национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике», а в качестве стратегического приоритета обозначено его использование «для международного судоходства в рамках юрисдикции Российской Федерации и в соответствии с международными договорами Российской Федерации»¹. Во время президентства Д.А. Медведева Северный морской путь больше не упоминался ни в официальных документах, ни в посланиях главы государства, ни в выступлениях премьер-министра в Государственной Думе.

Рисунок 2.

КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ

NUMBER OF MENTIONS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах. Данные приводятся без учета ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации. Упоминание в Стратегии национальной безопасности 2015 г. не учитывается в качественном контент-анализе как нерелевантное, однако отражено на гистограмме для понимания динамики.

С возвращением В.В. Путина в должность президента России в 2012 г. Северный морской путь стал упоминаться в официальном дискурсе практически ежегодно². В 2013 г. – в первой Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. (САЗРФ-2020)³ и впервые – в обновленной Концепции внешней политики (КВП-2013)⁴. Примечательно, что в этих документах с незначительными изменениями наблюдается рецепция⁵ официального определения Северного морского пути из ОГП-2020 как «национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике» с акцентом на развитие международного судоходства. Такая формулировка практически идентична и законодательной

1 Основы государственной политики в Арктике на период до 2020 г. // Консультант+. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_119442/ (дата обращения: 30.12.2024).

2 В 2017 г. Северный морской путь не упоминается в российском официальном дискурсе, поскольку в этот год не принимались документы стратегического планирования, затрагивающие арктическую или транспортную тематику, а послание президента Федеральному Собранию было перенесено на 2018 год.

3 Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года // Правительство России. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn-4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf> (дата обращения: 30.12.2024).

4 Концепция внешней политики Российской Федерации // Гарант. 20 февраля 2013. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70218094/> (дата обращения: 30.12.2024).

5 Здесь и далее понятие «рецепция» употребляется как юридический термин в значении «заимствование и приспособление».

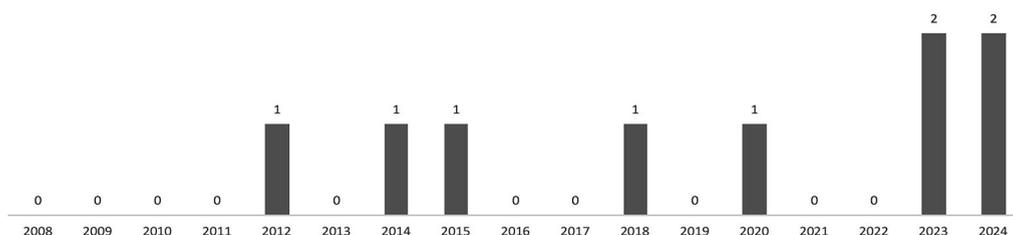
дефиниции 2012 г., на которую, по всей видимости, повлияло определение из ОГП-2020. В 2015 г. Северный морской путь упоминается в Морской доктрине (МД-2015)¹. Формулировка в МД-2015 продолжает базовую линию ОГП-2020 («национальная транспортная коммуникация»), также указывает на «возможности международного использования», однако содержит качественно новую характеристику – «конкуренетоспособная по отношению к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания»². В российских документах стратегического планирования периода 2012–2018 гг. Северный морской путь еще раз упоминается в Концепции внешней политики 2016 г. (КВП-2016)³. На этот раз фрагмент, посвященный Северному морскому пути, идентичен КВП-2013 в части характеристики («национальная транспортная коммуникация России в Арктике»), однако уточняется его дополнительное целевое предназначение: «международное судоходство на взаимовыгодной основе» сменяется «транзитными перевозками между Европой и Азией»⁴.

В этот период Северный морской путь упоминается и в ежегодных посланиях президента: в 2012, 2014, 2015 и 2018 гг. (Рисунок 3). В 2012 г. акцент делается только на его транзитных возможностях, однако в последующих посланиях все больше подчеркивается роль Северного морского пути в освоении арктических территорий страны. При этом с 2014 г. особое внимание уделяется повышению его конкурентоспособности.

Рисунок 3.

КОЛИЧЕСТВО УПОМИНАНИЙ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В ВЫСТУПЛЕНИЯХ ПРЕЗИДЕНТА И ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА В 2008–2024 ГОДАХ

NUMBER OF MENTIONS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN SPEECHES OF PRESIDENT AND PRIME MINISTER IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации и отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации в 2008–2024 годах. Упоминания в 2023 г. не учитываются в качественном контент-анализе как нерелевантные, однако отражены на гистограмме для понимания динамики.

Начиная с 2019 г. в документах стратегического планирования Северному морскому пути уделяется все больше внимания. Пик упоминаний приходится на 2020–2021 гг. (четыре раза), что обусловлено двумя обстоятельствами. Во-первых, в 2020 г. истек срок действия двух базовых документов стратегиче-

1 Морская доктрина Российской Федерации // Кодекс. 26 июля 2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения: 30.12.2024).

2 Ibid.

3 Указ президента Российской Федерации от 30.11.2016 г. № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // Президент России. 30 ноября 2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41451/page/1> (дата обращения: 30.12.2024).

4 Ibid.

ского планирования для Российской Арктики: Основ государственной политики и Стратегии развития АЗРФ. Во-вторых, в это время Россия активно готовилась принять председательство в Арктическом совете на 2021–2023 гг., поэтому арктической проблематике, в том числе развитию транспортной инфраструктуры на Севере, уделялось приоритетное внимание на всех уровнях.

В обновленных «Основах» на период до 2035 г. (ОГП-2035)¹ Северный морской путь охарактеризован как «конкурентоспособная на мировом рынке национальная транспортная коммуникация», а его развитие, как и в 2008 г., обозначено одним из основных национальных интересов государства в регионе. Преемственность по отношению к ОГП-2020 заметна в формулировках в отношении как статуса Северного морского пути («национальный»), так и его существенной характеристики («коммуникация»). В то же время по прошествии 12 лет развития инфраструктуры на Российском Севере происходит перенос акцента с его целостности и связности («единый» в ОГП-2020) на более масштабные задачи по организации международного судоходства и обеспечения конкурентоспособности на мировом транспортно-логистическом рынке, о чем свидетельствует включение объема транзитных перевозок по Северному морскому пути в перечень показателей эффективности государственной политики в Арктике. В этом отношении прослеживается прямая связь с МД-2015.

Несколько отличное от ОГП-2035 видение Северного морского пути заложено в обновленную Стратегию развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (САЗРФ-2035)², принятую в 2020 году. Основной акцент в документе сделан на положении Северного морского пути в мировой логистике: «транспортный коридор мирового значения, используемый для перевозки национальных и международных грузов»³. Национальное значение Северного морского пути подчеркивается через его «устойчивую географическую, историческую и экономическую связь» с российской Арктической зоной⁴.

Характеристики Северного морского пути в правительственных документах этого периода также варьируются. Например, в Стратегии пространственного развития России на период до 2025 г. (СПР-2025)⁵, принятой правительством в 2019 г., главный акцент сделан на развитии Северного морского пути в качестве «полноценного международного транспортного коридора». С высокой вероятностью эта формулировка повлияла на характеристику Северного морского пути при разработке САЗРФ-2035. Близкое по смыслу определение заложено и в Едином плане по достижению национальных целей развития на период до 2024 г. и на плановый

1 Указ президента РФ от 5 марта 2020 г. №164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Гарант. 5 марта 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 30.12.2024).

2 Указ президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // Президент России. 26 октября 2020. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 30.12.2024).

3 Ibid.

4 Ibid.

5 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р «О Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» // Правительство России. 13 февраля 2019. [Электронный ресурс]. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVAIqUtT08o60RktoOXI22jAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 30.12.2024).

период до 2030 г. (НЦР-2030)¹: «транзитный коридор глобального значения». При таком прочтении принятый в 2021 г. НЦР-2030 – с единственным дополнением о транзитной функции – рецепирует формулировку САЗРФ-2035. Наконец, в Транспортной стратегии на период до 2030 г. (ТС-2030)² отмечается потенциал Северного морского пути не только для международных перевозок, в том числе транзитных, но и для российской экономики. В этом ТС-2030 также перекликается с САЗРФ-2035.

Российские стратегические документы в области внешней и морской политики начала 2020-х гг. при характеристике Северного морского пути опираются на ОГП-2035. И Морская доктрина 2022 г. (МД-2022)³, и обновленная Концепция внешней политики 2023 г. (КВП-2023)⁴ почти дословно воспроизводят определение Северного морского пути из «Основ» как «конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации»⁵. При этом МД-2022 относит его развитие к числу национальных интересов России в Мировом океане, а акваторию Северного морского пути – к жизненно важным районам их обеспечения. Кроме того, укрепление позиций Северного морского пути на рынке морских перевозок провозглашается в МД-2022 одной из стратегических целей национальной морской политики. Потенциал Северного морского пути для международного судоходства между Европой и Азией отмечается также и в КВП-2023.

В ключевом российском документе стратегического планирования в области национальной безопасности – Стратегии национальной безопасности 2021 г. – Северный морской путь не упоминается, однако отмечается тенденция к использованию климатической и экологической повестки «в качестве предлога для <...> установления контроля над транспортными маршрутами, воспрепятствования освоению Россией Арктики»⁶. Применительно к Северному морскому пути эта мысль развивается в МД-2022: «усилия ряда государств, предпринимаемые в целях ослабления контроля» России над Северным морским путем перечисляются среди основных вызовов и угроз национальной безопасности⁷.

В начале 2020-х гг. Северный морской путь регулярно упоминается в официальных выступлениях глав государства и правительства (пять раз), причем в 2020 г. – впервые в ежегодном отчете кабинета М.В. Мишустина в Государственной Думе. Тогда премьер-министр охарактеризовал Северный морской путь как

- 1 Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года // Министерство экономического развития России. [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/ffccd6ed40dbd803eedd11bc8c9f7571/Plan_po_dostizheniyu_nacionalnyh_celej_razvitiya_do_2024g.pdf (дата обращения: 30.12.2024).
- 2 Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года №3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Кодекс. 27 ноября 2021. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/727294161> (дата обращения: 30.12.2024).
- 3 Морская доктрина Российской Федерации // МИД России. 31 июля 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/1688734/ (дата обращения: 30.12.2024).
- 4 Концепция внешней политики Российской Федерации // МИД России. 31 марта 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1860586/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 5 Указ президента РФ от 5 марта 2020 г. №164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» // Гарант. 5 марта 2020. [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 6 Указ президента Российской Федерации от 02.07.2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Президент России. 2 июля 2021. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046/page/1> (дата обращения: 30.12.2024).
- 7 Морская доктрина Российской Федерации // МИД России. 31 июля 2022. [Электронный ресурс]. URL: https://www.mid.ru/foreign_policy/official_documents/1688734/ (дата обращения: 30.12.2024).

«альтернативный транспортный коридор»¹. В 2023 г. упоминания были либо точечными (послание президента), либо в контексте описания мер госполитики и их результатов (отчет правительства), поэтому не позволяют полноценно проанализировать артикулируемый образ Северного морского пути. Говоря о нем в 2024 г., президент назвал Северный морской путь «глобальным транспортным коридором»², в то время как председатель правительства выделил его конкурентное преимущество как «самого короткого маршрута между Европой и Азией»³.

Нестабильность устоявшихся торговых путей через Южно-Китайское и Красное моря предопределили интерес ведущих азиатских держав к альтернативным транспортным маршрутам. В 2024 г. Северный морской путь впервые упоминается в международных декларациях России с Китаем и Индией. В Совместном российско-китайском заявлении Северный морской путь обозначен как «важный международный транспортный коридор»⁴, а в российско-индийском – лишь перечислен наряду с другими перспективными транспортными маршрутами.

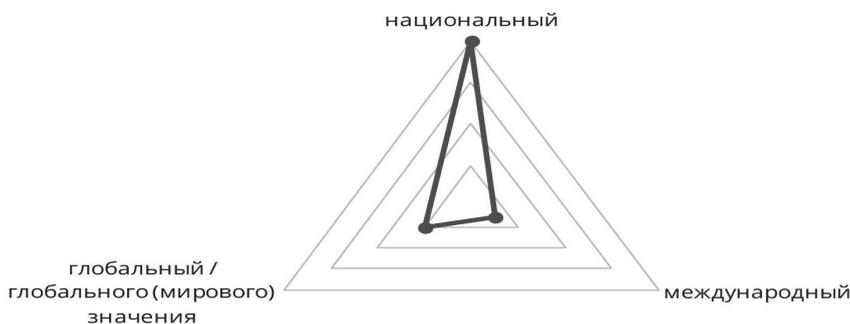
По концептам / группам концептов

В отношении статуса Северного морского пути в российском официальном дискурсе в 2008–2024 гг. употребляются три концепта: «национальный», «международный» и «глобальный / глобального (мирового) значения». Вопросы статуса затрагиваются практически во всех отобранных для анализа документах стратегического планирования (исключение составляет лишь ТС-2030) и в российско-китайском заявлении, в то время как едва уточняются в официальных выступлениях президента и не поднимаются председателем правительства. Наиболее частое описание статуса Северного морского пути за рассматриваемый период – «национальный», причем как в стратегических документах (*Рисунок 4*), так и в официальном дискурсе в целом (*Рисунок 5*). Оно оказывается и наиболее устойчивым хронологически, при этом начиная с 2018 г. в этой категории начинает регулярно фигурировать промежуточный по значению концепт «глобальный / глобального (мирового) значения». «Международным» Северный морской путь называют лишь в СПР-2025 и в российско-китайском заявлении 2024 года. Контекстуально в отношении двух последних документов речь идет не о юридическом статусе, который четко регламентирован международным и российским правом, а о неюридической категории статуса в иерархии транспортных маршрутов: в обоих случаях используется понятие «международный транспортный коридор». При таком прочтении становится ясно, что употребление концептов «международный» и «глобальный / глобального (мирового) значения» призвано позиционировать Северный морской путь как важный элемент мировой транспортно-логистической системы, а «национальный» – подчеркнуть контроль над ним России и его значение для страны.

- 1 Ежегодный отчет правительства в Государственной Думе // Правительство России. 22 июля 2020. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/40074/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 2 Послание президента Российской Федерации // Президент России. 29 февраля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/50431/page/1> (дата обращения: 30.12.2024).
- 3 Ежегодный отчет правительства в Государственной Думе // Правительство России. 3 апреля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/news/51246/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 4 Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики об углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия, вступающих в новую эпоху, в контексте 75-летия установления дипломатических отношений между двумя странами // Президент России. 16 мая 2024. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/6132> (дата обращения: 30.12.2024).

Рисунок 4.

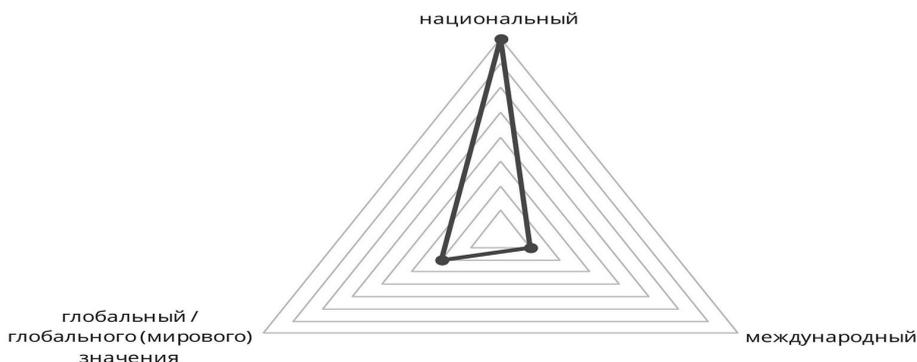
**СТАТУС СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ
СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ**
**STATUS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN
STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024**



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Рисунок 5.

**СТАТУС СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ
ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ**
**STATUS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN
OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024**



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Один из двух случаев употребления понятия «международный транспортный коридор» приходится на международную декларацию с КНР. Пекин рассматривает Арктику как общее наследие человечества¹ и отстаивает принцип свободы су-

¹ Китай распространяет такую характеристику с вытекающими из нее юридическими последствиями не только на потенциальные международные районы морского дна в Арктике и их ресурсы, но и на покрывающие их воды Северного Ледовитого океана, что прямо противоречит ст. 135 Конвенции ООН по морскому праву.

доходства в морях Северного Ледовитого океана в соответствии с собственным толкованием международного морского права. Такое словоупотребление представляется результатом двустороннего компромисса в отношении формулировок и демонстрацией готовности России к совместному освоению Северного морского пути с Китаем, о чем идет речь и в КВП-2023¹.

Как транспортно-логистический объект Северный морской путь характеризуется в российском официальном дискурсе целым синонимическим рядом, где каждое понятие несет свой смысловой оттенок: «коммуникация», «коридор», «маршрут», «артерия» и «магистраль». Подобные характеристики присутствуют в каждом из 12 отобранных для анализа документов стратегического планирования, однако в выступлениях главы государства и премьер-министра они встречаются реже – в посланиях президента чаще, чем в отчетах председателя правительства. Наиболее распространенная характеристика Северного морского пути в стратегических документах – «коммуникация», однако по официальному дискурсу в целом картина несколько иная: представления как о «коридоре» встречаются так же часто, как и о «коммуникации» (Рисунки 6 и 7). Примечательно, что концепт «коммуникация» всегда находится в коннотации со статусом «национальный», в то время как «коридор» чаще всего «международный» или «глобальный / глобального (мирового) значения». Семантически эту закономерность можно объяснить так: коннотация «национальная коммуникация» указывает на связующее значение Северного морского пути для арктических регионов России, а «международный [транспортный] коридор» – устоявшийся логистический термин. Несмотря на устойчивость характеристики Северного морского пути как «коммуникации» в течение всего исследуемого промежутка времени, начиная с 2019 г. в отношении Северного морского пути чаще всего употребляется концепт «коридор».

1 «Российская Федерация намерена уделять приоритетное внимание <...> налаживанию взаимовыгодного сотрудничества с неарктическими государствами, проводящими конструктивную политику в отношении России и заинтересованными в осуществлении международной деятельности в Арктике, включая инфраструктурное развитие Северного морского пути».

Рисунок 6.

ХАРАКТЕРИСТИКА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ

CHARACTERISTICS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024

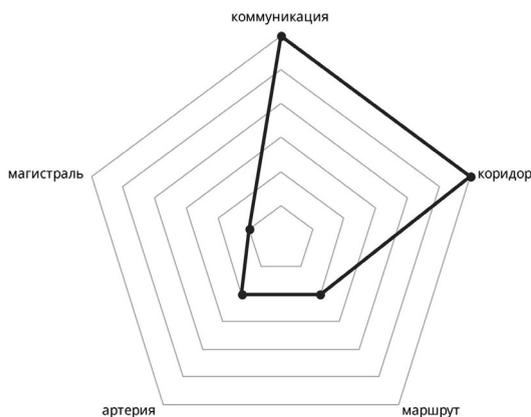


Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Рисунок 7.

ХАРАКТЕРИСТИКА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ

CHARACTERISTICS OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

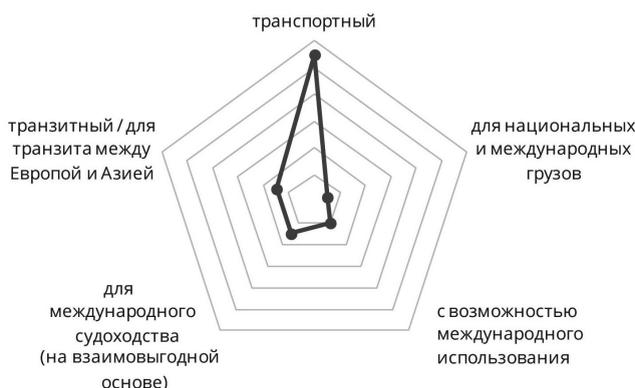
При детализации целевого предназначения Северного морского пути в российском официальном дискурсе в 2010-х – начале 2020-х гг. используется целый ряд концептов, в основе которых лежит его транспортная функция. Концепт «транспортный» употребляется в этом отношении чаще всего и стабильно на всем отрезке времени как в документах стратегического планирования, так и в дискурсе в целом (Рисунки 8 и 9). В официальных выступлениях цели использования Север-

ного морского пути, помимо транспорта, уточняются гораздо реже, чем в документах. Все остальные концепты касаются возможности развития международного судоходства и грузового транзита. «Международное судоходство (на взаимовыгодной основе)» обозначается в качестве предназначения Северного морского пути лишь в начале рассматриваемого периода и впоследствии упоминается точно и в альтернативных формулировках: «с возможностью международного использования» и «для национальных и международных грузов» (с акцентом на его двойном назначении). Время от времени в стратегических документах и посланиях президента поднимается вопрос развития потенциала «для транзита между Европой и Азией».

Рисунок 8.

ЦЕЛЕВОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ

PURPOSE OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Рисунок 9.

ЦЕЛЕВОЕ ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ

PURPOSE OF THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024

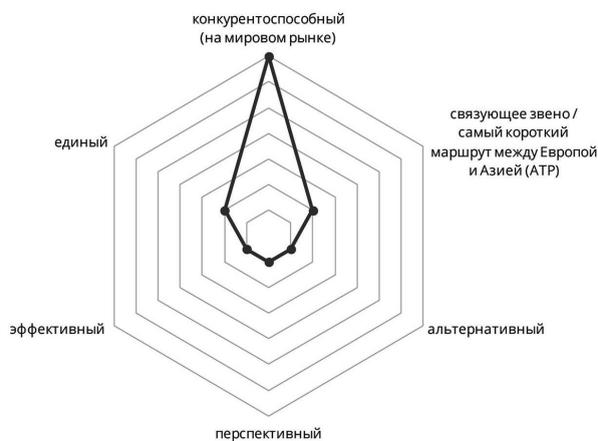


Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

Помимо статуса транспортно-логистического объекта и целевого предназначения артикулируемый образ Северного морского пути в российском официальном дискурсе периодически дополняется и другими характеристиками (*Рисунок 10*). Примечательно, что в официальных выступлениях глав государства и правительства они встречаются чаще, чем в документах стратегического планирования. По смыслу они касаются полезных свойств Северного морского пути – уже присущих ему либо перспективных и желаемых. Регулярно с 2014 г. среди них отмечается «конкурентоспособность (на мировом рынке)», что продиктовано стремлением российского руководства сделать Северный морской путь полноценным и важным звеном мировой транспортно-логистической системы. В качестве других преимуществ Северного морского пути в российском официальном дискурсе выделяются его «перспективность» в качестве «альтернативного» и «самого короткого маршрута между Европой и Азией (АТР)». В самом начале рассматриваемого периода (2008 и 2013) подчеркивалось «единство» Северного морского пути, иными словами его транспортная целостность и связность на всем протяжении, что было вызвано острой необходимостью восстановления и развития его инфраструктуры. Среди других характеристик на раннем этапе (2014) также встречается «эффективность» – контекстуально в качестве желаемого в перспективе свойства.

Рисунок 10.

**ИНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ
В РОССИЙСКОМ ОФИЦИАЛЬНОМ ДИСКУРСЕ В 2008–2024 ГОДАХ**
**OTHER CHARACTERISTICS OF THE NORTHERN SEA ROUTE
IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE IN 2008–2024**



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации, ежегодных посланий Президента Федеральному Собранию Российской Федерации, отчетов Правительства в Государственной Думе Российской Федерации и международных деклараций Российской Федерации в 2008–2024 годах.

В агрегированном образе Северного морского пути наблюдается двойственность. С одной стороны, самый распространенный артикулируемый статус – «национальный». С другой стороны, такие характеристики, как «коммуникация» и «коридор», встречаются с одинаковой частотой. При этом наиболее частые коннотации в отношении статуса для «коммуникации» – «национальная», а для «коридора» – «мирового (глобального) значения / международный». По группе

целевого предназначения и иных характеристик разночтений нет: Северный морской путь используется для транспортировки (грузов) и обязательно должен быть «конкурентоспособным на мировом рынке». Таким образом, очевидна дихотомия представлений о Северном морском пути: как о «конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации» и «конкурентоспособном транспортном коридоре мирового значения». При этом наблюдается небольшой перевес в пользу национального статуса.

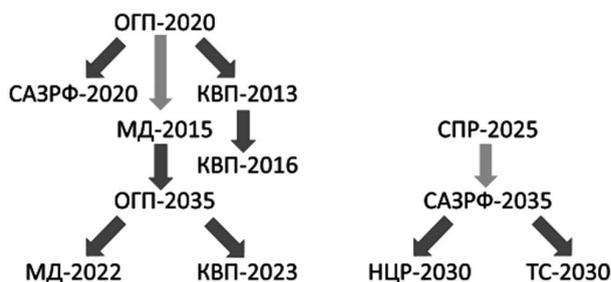
Заключение: эволюция российского официального дискурса в отношении Северного морского пути

Анализ российских документов стратегического планирования позволил проследить рецепцию формулировок в отношении Северного морского пути с момента его первого официального определения в ОГП-2020, которое предшествовало его законодательной дефиниции (Рисунок 11). В российском официальном дискурсе 2008–2024 гг. удалось выделить два конкурирующих образа.

Рисунок 11.

РЕЦЕПЦИЯ ФОРМУЛИРОВОК В ОТНОШЕНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РОССИЙСКИХ ДОКУМЕНТАХ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ В 2008–2024 ГОДАХ

RECEPTION OF THE NORTHERN SEA ROUTE DEFINITIONS IN RUSSIAN STRATEGIC PLANNING DOCUMENTS IN 2008–2024



Источник: составлено автором на основе анализа выборки текстов документов стратегического планирования Российской Федерации в 2008–2024 годах. Черный цвет показывает прямую рецепцию, в том числе с несущественными изменениями/дополнениями, серый – рецепцию с существенными дополнениями либо предполагаемую.

Первый – «национальная транспортная коммуникация России в Арктике». Он впервые появляется в ОГП-2020, спустя четыре года закрепляется в федеральном законодательстве, а уже потом с несущественными изменениями переходит в САЗРФ-2020, КВП-2013 и КВП-2016. В 2015 г. встречается в МД-2015, однако с качественно новым дополнением: «национальная транспортная коммуникация с возможностью международного использования, конкурентоспособная по отношению к традиционным морским маршрутам по качеству транспортных услуг и безопасности мореплавания»¹. Российское руководство по-прежнему рассматривает Северный морской путь как национальный, однако стремится

¹ Морская доктрина Российской Федерации // Кодекс. 26 июля 2015. [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.cntd.ru/document/555631869> (дата обращения: 30.12.2024).

придать ему больший вес в мировой логистике за счет увеличения международного судоходства. Этот «дополненный» образ встречается и в ОГП-2035, откуда он в почти неизменном виде перешел в МД-2022 и КВП-2023. Таким образом, очевидны преемственность подхода в базовых для Российской Арктики документах стратегического планирования и его влияние на ключевые документы в области внешней и морской политики государства.

Второй образ – «(международный) транспортный (транзитный) коридор» – впервые появляется в 2019 г. в СПР-2025, а спустя год – с акцентом на значение не только для мировой, но и для российской экономики – в обновленной САЗРФ-2035, откуда с незначительными корректировками попадает в НЦР-2030 и ТС-2030. Характерно, что формулировки этих документов в отношении Северного морского пути, в той или иной степени подчеркивая его роль для экономики АЗРФ и для внутренних российских грузоперевозок, а также его устойчивую связь с регионами Крайнего Севера, не упоминают его национальный статус. Вместо этого они указывают на его мировое / глобальное значение либо прямо характеризуют Северный морской путь как международный транспортный коридор. Обращает на себя внимание и то, что второй образ представляет Северный морской путь не как «коммуникацию России в Арктике» (связующий, опорный для Российского Севера элемент), а как «коридор / маршрут» (связующее звено, но уже для регионов за пределами Российской Арктики). В качестве международного транспортного коридора Северный морской путь обозначен и в Совместной российско-китайской декларации 2024 г., однако особенности документа не позволили включить его в «цепочку рецептов», хотя в нем отражен «второй» образ.

Примечательно, что образ Северного морского пути как «(международного) транспортного (транзитного) коридора», за исключением международной декларации, появляется только в документах преимущественно социально-экономической направленности, разработанных правительством, в том числе профильным министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики. Кроме того, эти документы ориентированы в основном на органы государственной власти и в этом смысле могут рассматриваться как артикуляция желаемого «образа будущего» и целевая установка. В то же время образ «национальной транспортной коммуникации» обычно фигурирует в документах в области национальной безопасности (концепциях внешней политики и морских доктринах). Акцент этих документов на национальном статусе Северного морского пути представляется закономерным, если учитывать, во-первых, его ключевое значение для национальной безопасности России в Арктике и, во-вторых, их преимущественно внешнюю (иностранную) целевую аудиторию.

Несмотря на конкуренцию образов в российском официальном дискурсе, в целом наблюдается преемственность официальных представлений о Северном морском пути, особенно в базовых для Российской Арктики документах. По мере инфраструктурного развития Северный морской путь прошел в них эволюцию от транспортного маршрута внутрироссийского значения – до конкурентного на мировом транспортно-логистическом рынке. Тем не менее вариативность характеристик Северного морского пути в документах стратегического планирования в некоторой степени ослабляет дискурсивную силу его законодательной дефиниции и размывает его правовой статус.

Конкуренция двух образов Северного морского пути в современном российском официальном дискурсе вполне отражает главную дилемму государственной политики в отношении него: «интернационализация vs. национализация». Ее зарождение в дискурсивном измерении пришлось на 2018–2019 гг. и хронологически совпало с резким скачком грузооборота по Северному морскому пути после ввода в эксплуатацию «Ямал СПГ» в конце 2017 г.¹, работающего, в том числе, на экспорт топлива². Тем не менее перспективы полноценных международных перевозок неоднозначны даже с учетом планируемого запуска круглогодичной контейнерной линии с Китаем³, поскольку даже по итогам рекордного 2024 г. доля транзитных перевозок многократно уступает каботажным⁴. В этой связи наиболее перспективным представляется акцент государственной политики на Северном морском пути как инструменте освоения Российской Арктики и повышения уровня жизни в регионах Арктической зоны, особенно в свете ограниченных возможностей малой полярной авиации и железнодорожного сообщения на Севере страны.

Российский истеблишмент планирует развитие Большого Северного морского пути от Мурманска до Владивостока в рамках федерального проекта⁵. В марте 2025 г. В.В. Путин анонсировал его расширение до Трансарктического транспортного коридора от Санкт-Петербурга до Владивостока, который будет включать и Северный морской путь⁶. Кроме того, не первый год идут дискуссии о возможности сопряжения Северного морского пути с китайской инициативой «Морского (Ледового / Полярного) шелкового пути», а также с транспортными коридорами Ченнаи – Владивосток и «Север – Юг», что позволит сформировать единую евразийскую транспортно-логистическую сеть. Развитие таких проектов сопряжено со множеством вопросов нормативно-правового регулирования судоходства в акватории Северного морского пути и его юридического статуса, что потребует устранить двойственные интерпретации в российском официальном дискурсе, тем самым повысив «вес» законодательной дефиниции. Особенно актуальным это представляется в контексте роста геополитической конкуренции в Арктике. В любом случае, «Северный морской путь» *per se* – это лучшая метафора национального пути России в XXI в. как великой северной морской державы.

- 1 Ямал слил первый газ // РБК. 5 декабря 2017. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2017/12/06/5a266c-2c9a794747585042ac> (дата обращения: 30.12.2024).
- 2 Подробнее о динамике грузопотока в акватории см. Северный морской путь – будущее российской Арктики // Vgudok. 1 августа 2023. [Электронный ресурс]. URL: <https://vgudok.com/lenta/severnoy-morskoy-put-budushchee-rossiyskoy-arktiki-spesproekt-vgudokcom-o-nastoyashchem-i> (дата обращения: 30.12.2024).
- 3 Миф глубокой заморозки // Монокль. 12 февраля 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://monocle.ru/monocle/2024/07/mif-gluboko-y-zamorozki/> (дата обращения: 30.12.2024).
- 4 Каботаж – судоходство между портами одного государства.
- 5 «Мы должны поднимать свою роль в Мировом океане». Помощник президента РФ Николай Патрушев – о ситуации на Черном море, в Балтике и в Арктике // Коммерсантъ. 11 ноября 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7296438> (дата обращения: 30.12.2024).
- 6 Большой Северный морской путь стал трансарктическим // Эксперт. 28 марта 2025. [Электронный ресурс]. URL: <https://expert.ru/ekonomika/bolshoy-severnoy-morskoy-put-stal-transarkticheskim/> (дата обращения: 20.05.2025).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Бхагват, Д.В. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) // Вестник РГГУ. Серия: Политология. История. Международные отношения. 2022. № 2. С. 75–89. <https://doi.org/10.28995/2073-6339-2022-2-75-89>.
- Bhagwat, Jawahar V. "State Policy for the Development of the Maritime Silk Road. Opportunities for Russia (Example of the Northern Sea Route)." *RSUH/RGGU Bulletin Series "Political Science. History. International Relations"*, no. 2 (2022): 75–89 [In Russian].
- Вереина, Л.В., Котлова, А.В. Правовой статус Северного морского пути: французская доктрина // Азиатско-тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2019. Т. 21. № 3. С. 70–76. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2019-3/70-76>.
- Vereina, Larisa V., and Anna V. Kotlova. "The Legal Status of the Northern Sea Route: French Doctrine." *Pacific Rim: Economics, Politics, Law*, no. 3 (2019): 70–76 [In Russian].
- Гаврилова, К.А. Северный морской путь в официальном российском дискурсе: стратегии определения функциональных и географических границ // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3. С. 62–75. <https://doi.org/10.17223/2312461X/29/5>.
- Gavrilova, Kseniya A. "The Northern Sea Route in Russian Official Discourse: Strategies for Determining Functions and Geographical Boundaries." *The Journal of Siberian Historical Studies*, no. 3 (2020): 62–75 [In Russian].
- Галимуллин, Э.З., Бенедык, И.В. Перспективы Северного морского пути и российско-американские отношения // Международные процессы. 2019. Т. 17. № 4 (59). С. 115–134. <https://doi.org/10.17994/IT.2019.17.4.59.7>.
- Galimullin, Eduard Z., and Irina V. Benedyk. "Northern Sea Route in the Context of Russian-American Relations." *International Trends / Mezhdunarodnye protsessy* 17, no. 4 (59) (2019): 115–134 [In Russian].
- Григоричин, А.В., Сорокина, Т.Ю., Задорин, М.Ю. и др. Экономико-правовые барьеры и их преодоление в процессе эксплуатации Северного морского пути в контексте паназиатской торговли // Арктика и Север. 2022. № 46. С. 79–106. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.79>.
- Grigorishchin, Alexey V., Tatyana Yu. Sorokina, Maxim Yu. Zadorin et al. "Economic and Legal Barriers and Its Potential Overcoming During the Northern Sea Route Exploitation in the Context of Pan-Asian Trade." *The Arctic and North Journal*, no. 46 (2022): 79–106 [In Russian].
- Гудев, П.А. Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть 1 // Арктика и Север. 2020а. № 40. С. 142–164. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.40.142>.
- Gudev, Pavel A. "The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part I." *The Arctic and North Journal*, no. 40 (2020a): 142–164 [In Russian].
- Гудев, П.А. Северный морской путь: перспективы легитимизации национального статуса в рамках международного права (часть 2) // Арктика и Север. 2020б. № 41. С. 130–147. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.41.130>.
- Gudev, Pavel A. "The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part II." *The Arctic and North Journal*, no. 41 (2020b): 130–147 [In Russian].
- Журавель, В.П., Назаров, В.П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета. 2020. № 2. С. 140–158. <https://doi.org/10.18384/2224-0209-2020-2-1010>.
- Zhuravel, Valeriy P., and Vladimir P. Nazarov. "The Northern Sea Route: Present and Future." *Bulletin of the Moscow State Regional University*, no. 2 (2020): 140–158 [In Russian].
- Зворыкина, Ю.В., Тетерятников, К.С. Северный морской путь как инструмент освоения Арктики // Российский экономический журнал. 2019. № 4. С. 21–44. <https://doi.org/10.33983/0130-9757-2019-4-21-44>.
- Zvorykina, Ju.V., Teteryatnikov, K.S. "The Northern Sea Route as a Tool of Arctic Development." *The Russian Economic Journal*, no. 4 (2019): 21–44 [In Russian].
- Киргизов-Барский, А.В. Развитие Северного морского пути: перспективы международного сотрудничества // Россия и мир: научный диалог. 2021. Т. 1. № 1. С. 67–77. <https://doi.org/10.53658/RW2021-1-1-67-77>.
- Kirgizov-Barskii, Arsenii V. "Development of Northern Sea Route: Prospects for International Cooperation." *Russia & World: Scientific Dialogue* 1, no. 1 (2021): 67–77 [In Russian].
- Липунов, Н.С. Международное измерение Северного морского пути // Российская Арктика. 2021. № 1(12). С. 78–84.
- Lipunov, Nikita S. "The International Dimension of the Northern Sea Route." *The Russian Arctic Journal*, no. 1(12) (2021): 78–84 [In Russian].
- Северные морские пути России / Коллективная монография под ред. В.В. Васильевой и К.А. Гавриловой. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 672 с.
- Vasilieva, Valeriya V., and Ksenia A. Gavrilova, eds. *Northern Sea Routes of Russia*. Moscow: New Literary Review, 2023.
- Тодоров, А. Россия на Северном морском пути: в погоне за двумя зайцами? // Мировая экономика и международные отношения. 2021. Т. 65. № 11. С. 123–130. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-11-123-130>.
- Todorov, A. "Russia on the Northern Sea Route: Having the Cake and Eating It Too?" *The World Economy and International Relations* 65, no. 11 (2021): 123–130 [In Russian].
- Гаврилов, Вячеслав. "Russian Legislation on the Northern Sea Route Navigation: Scope and Trends." *The Polar Journal* 10, no. 2 (2020): 273–284. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1801032>.
- Vylegzhanin, Alexander, Ivan Bunik, Ekaterina Torkunova, and Elena Kienko. "Navigation in the Northern Sea Route: Interaction of Russian and International Applicable Law." *The Polar Journal* 10, no. 2 (2020): 285–302. <https://doi.org/10.1080/2154896X.2020.1844404>.

Сведения об авторе

Никита Сергеевич Липунов,
младший научный сотрудник ИМИ МГИМО МИД России
119454, Россия, Москва, пр-т Вернадского, 76
e-mail: n.lipunov@inno.mgimo.ru

Благодарность

Автор благодарит двух анонимных рецензентов за ценные советы и замечания к статье, а также редактора за кропотливую работу с текстом.

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии потенциального конфликта интересов.

Цитирование

Липунов, Н.С. Образы Северного морского пути в российском официальном дискурсе (2008–2024) // *Международная аналитика*. 2025. Том 16 (1). С. 78–98.
<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-78-98>

Images of the Northern Sea Route in the Russian Official Discourse (2008–2024)

ABSTRACT

This article uses a qualitative and quantitative content analysis of key strategic planning documents and speeches by top government officials from 2008 to 2024 to explore how the image of the Northern Sea Route (NSR) has evolved in contemporary Russian official discourse. Throughout this period, and particularly since 2012, the Russian leadership has steadily increased its attention to the Northern Sea Route, a trend that has become particularly pronounced in the 2020s. Despite the Northern Sea Route being legally defined, official discourse uses various formulations when referring to it, shaping perceptions of the route within strategic documents and speeches by top officials. The main dilemma of Russia's NSR policy, "internationalisation versus nationalization," manifested itself in official discourse in the 2010s, with two competing images of the Northern Sea Route emerging. The first, as "Russia's national transport communication in the Arctic," is virtually identical to the legislative definition, although it originated earlier. This image usually appears in strategic planning and national security documents that are fundamental to the Russian Arctic. The second, as the "(International) transport (transit) corridor," emerged in 2018–2019, coinciding with a sharp increase in cargo turnover along the NSR after the commissioning of Yamal LNG in late 2017. With the exception of one international declaration, this image appears in strategic documents with a socio-economic profile targeted at the domestic audience, i.e. the state authorities. Despite the competing images in the Russian official discourse, there is general continuity in official perceptions of the NSR, particularly in foundational Russian Arctic documents. At the same time, as infrastructure development has progressed, perceptions of the Northern Sea Route have evolved from that of a domestic Russian transport route to that of a competitive global one.

KEYWORDS

Northern Sea Route, Northeast Passage, Russia, Arctic sea routes, Arctic shipping, international transport corridor, official discourse, strategic planning, qualitative and quantitative content analysis

Author

Nikita S. Lipunov,

Junior Research Fellow, Institute for International Studies, MGIMO-University
76, Vernadsky avenue, Moscow, Russia, 119454

e-mail: n.lipunov@inno.mgimo.ru

Acknowledgment

The author would like to thank two anonymous reviewers for their valuable advice and comments on the original version of the paper, as well as the editor for her meticulous work with the text.

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author.

For citation

Lipunov, Nikita S. "Images of the Northern Sea Route in the Russian Official Discourse (2008–2024)."

Journal of International Analytics 16, no. 1 (2025): 78–98.

<https://doi.org/10.46272/2587-8476-2025-16-1-78-98>