

Потенциал сотрудничества стран ЕАЭС в реализации проектов Трансарктического транспортного коридора

Еремина Н. В.

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация; Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Северо-Западный институт управления, Санкт-Петербург, Российская Федерация; nerem78@mail.ru

РЕФЕРАТ

Перед Россией стоит стратегическая задача ослабления множественных ограничений в взаимодействии с зарубежными партнерами, введенных санкциями США, ЕС и ряда других государств. Для решения данной задачи разрабатывается правовая база переориентации транспортно-логистических проектов на Юг и Восток. Ключевым элементом выстраивания новой транспортной архитектуры России становится арктическая зона в целом и Трансарктический транспортный коридор (ТТК). Он призван обеспечить выход России в открытый океан и развитие всего арктического пояса страны, связывая между собой не только территории запада и востока, но и севера и юга самой России. Дискуссии о развитии ТТК организуются российскими предприятиями и официальными лицами с партнерами в рамках различных международных организаций, в том числе с представителями Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) при Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Однако в настоящее время большинство партнеров России по ЕАЭС не проявляют интерес к проектам развития ТТК.

Цель исследования — определить особенности взаимодействия России со странами ЕАЭС в реализации проектов вокруг ТТК для выявления перспектив сотрудничества. Этот ответ важен для понимания, насколько арктическая повестка может играть роль драйвера в различных стратегиях самого ЕАЭС, тем более что интерес к Северному морскому пути (СМП), являющемуся частью ТТК, на постоянной основе проявляют Китай и ряд других азиатских государств, сотрудничающих с ЕЭК.

Оригинальный характер исследования связан с авторским подходом, выраженным в отнесении правовых аспектов с конкретными примерами сотрудничества и материалами об Арктике ведущих СМИ стран ЕАЭС.

Новизна состоит в актуализации данных по представленной научной проблеме, а практическая ценность — в четком понимании интересов и принципов сотрудничества партнеров России в ЕАЭС по арктической тематике в настоящее время. Проведенное исследование дополняет данные как о формировании арктической стратегии России, так и о потенциальных партнерах в данной сфере. Статья состоит из нескольких взаимосвязанных частей, посвященных следующим аспектам: появление и эволюция концепции ТТК в рамках арктической повестки в целом; подходы ЕЭК к ТТК; сотрудничество стран ЕАЭС и российских арктических субъектов, представленное в конкретных проектах и материалах СМИ партнеров России по ЕАЭС. Основной метод исследования: контент-анализ.

Ключевые слова: трансарктический транспортный коридор, Северный морской путь, Арктика, ЕАЭС, арктическая стратегия.

Для цитирования: *Еремина Н. В.* Потенциал сотрудничества стран ЕАЭС в реализации проектов. Трансарктического транспортного коридора // Управленческое консультирование. 2026. № 3. С. 104–124. EDN SEQKQH

Potential for Cooperation among EAEU Countries in Implementing the Trans-Arctic Transport Corridor Projects

Natalia V. Eremina

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russian Federation; Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, North-West Institute of Management, St. Petersburg, Russian Federation; nerem78@mail.ru

ABSTRACT

Russia faces the strategic task of easing numerous restrictions on its interactions with foreign partners caused by sanctions imposed by the US, EU, and several other countries. To address this challenge, a legal framework is being developed to reorient transport and logistics projects toward the South and East. The Arctic zone as a whole and the Trans-Arctic Transport Corridor (TTC) are becoming a key element in building Russia's new transport architecture. It is designed to provide Russia with access to the open ocean and strengthen the development of Russia's entire Arctic belt, linking not only the territories of the west and east, but also the north and south of Russia itself. Discussions on the development of the TTC are being organized by Russian enterprises and officials with partners within various international organizations, including representatives of the Eurasian Economic Commission under the Eurasian Economic Union (EAEU). However, most of Russia's partners in the EAEU currently show no interest in TTC development projects.

The purpose of this study is to determine the forms and nature of Russia's interaction with EAEU countries in implementing projects around the TTC in order to identify prospects for cooperation. This answer is important for understanding the extent to which the Arctic agenda can play a driving role in the EAEU's various strategies, especially since China and several other Asian countries cooperating with the Eurasian Economic Commission (EEC) have consistently shown interest in the Northern Sea Route (NSR), which is part of the TTC. The study's original nature stems from its unique approach, which aligns legal aspects with specific examples of cooperation and Arctic-related materials from leading EAEU media outlets. The novelty lies in updating the data on the presented scientific problem, and its practical value lies in a clear understanding of the interests and principles of cooperation among Russia's partners in the EAEU on Arctic issues at present. This study complements the existing data on the development of Russia's Arctic strategy and on potential partners in this area. The study consists of several interconnected sections, allowing for a comprehensive answer to the question posed: the emergence and evolution of the TTC concept within the overall Arctic agenda; the Eurasian Economic Commission's approaches to the TTC; cooperation between EAEU countries and Russian Arctic entities in specific areas; and media coverage from Russia's partner countries within the EAEU. This study complements the existing data on the development of Russia's Arctic strategy and potential partners in this area.

Keywords: Trans-Arctic Transport Corridor, Northern Sea Route, Arctic, EAEU, Arctic strategy.

For citation: Eremina N. V. Potential for Cooperation among EAEU Countries in Implementing the Trans-Arctic Transport Corridor Projects // Administrative Consulting. 2026. No. 3. P. 104–124. EDN SEQKQH

Введение: эволюция концепции ТТК

Благодаря стратегическому повороту России на Восток и Юг Арктика приобрела еще большее значение в контексте разнообразных проектов, инициированных российской стороной, прежде всего, связанных с вопросами безопасности и транспортно-логистическими потоками. Внимание к многофакторным аспектам освоения Арктики росло постепенно, особенно начиная с 2020 г.

Так, Указ № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» был подписан в октябре 2020 г¹. Он уточнил и дополнил подходы к Арктике, обозначенные ранее в Указе Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» (с изменениями

¹ 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» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 23.03.2026).

и дополнениями)². А в сентябре 2025 г. был подготовлен новый Проект Указа Президента России о внесении изменений в Стратегию развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности с учетом роста геополитических рисков и новых требований к решению структурных проблем³.

Указ о Стратегии от 2020 г. и Проект Указа от 2025 г. содержат исчерпывающий перечень конкретных вызовов в Арктике как регионе, обеспечивающем безопасность России и транспортную связность с миром. Их решение рассматривается через призму СМП как части более масштабной трансарктической транспортной инфраструктуры. Так, по вопросам международного взаимодействия Проект обращает внимание на «развитие Северного морского пути и всего трансарктического транспортного коридора в качестве стратегически важного национального и конкурентоспособного международного транспортного маршрута, способствующего укреплению национальной безопасности и геополитических позиций Российской Федерации в Арктике»⁴. Для обеспечения поставленной задачи предлагается создать комплексную инфраструктуру СМП и всего ТТК, модернизировать ледокольный флот и т. д.⁵.

Ни Стратегия, ни Проект не называют конкретные страны для сотрудничества в развитии ТТК. В Стратегии делался акцент на взаимодействие с арктическими государствами (на «а) осуществление многовекторной внешнеполитической деятельности; б) обеспечение взаимовыгодного двустороннего и многостороннего сотрудничества»⁶). В Проекте подчеркнута невозможность опираться на уже созданные международные договоренности, региональные организации для сотрудничества, что приводит к рискам во взаимодействии и требует поиска новых партнеров. При этом в Проекте прямо утверждается, что риски безопасности могут расти из-за недостаточности арктической инфраструктуры и нехватки ледокольного флота⁷.

Поэтому первостепенные задачи России в Арктике, сформулированные в Проекте (п. 11–16) и Стратегии (п. 9–32), связаны с модернизацией всех видов инфраструктуры, включая транспортную и энергетическую, с привлечением инвестиций в энергетику, развитием СМП и строительством новых судов. Очевидно, что в данных документах акцент ставится именно на связность российских территорий друг с другом, а также с дружественными зарубежными партнерами, использование потенциала Арктики не только для транзита углеводородов, но и развития рекреационного потенциала, туристических проектов. Таким образом, согласно указанным документам, ТТК становится как опорой развития российских территорий, так и

² Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 23.03.2026).

³ Проект Указа Президента Российской Федерации «О внесении изменения в Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164» (подготовлен Минвостокразвития России 12.09.2025) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/56931799/> (дата обращения: 23.03.2026).

⁴ Проект Указа Президента Российской Федерации «О внесении изменения в Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164». I.3 (б).

⁵ Там же. II.6.

⁶ 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» [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/45972/> (дата обращения: 23.03.2026).

⁷ Проект Указа Президента Российской Федерации «О внесении изменения в Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164».

способом обойти ограничения и укрепить связь России с миром, одновременно повышая ее международную значимость.

Ключевым элементом в реализации комплекса задач является именно ТТК.

В Проекте Указа, как было отмечено выше, сформулирована задача развития ТТК, основой которого является СМП. Решение о комплексном формировании транспортных путей было принято на Международном арктическом форуме, проходившем в Мурманске в марте 2025 г. И, начиная с 31 марта 2026 г., правительство и Морская коллегия России начали разработку комплексного проекта «Развитие Арктики и Трансарктического транспортного коридора»⁸. В настоящее время под ТТК понимают сеть транспортных коридоров, связывающих морские, речные и сухопутные (железнодорожные и автомобильные) пути, начиная от Санкт-Петербурга и Калининграда до Владивостока. Благодаря комплексному подходу к ТТК возможна реализация всех задач развития арктической зоны России (маршрут проходит в пределах территориальных вод и исключительной экономической зоны России), т. е. арктические субъекты Федерации прямо заинтересованы в реализации проекта, автоматически становятся его локомотивами и нарабатывают новый опыт взаимодействия, в том числе с зарубежными партнерами. Новый импульс в таком случае получают не только территории европейской части России и Дальнего Востока, но и Урала и Сибири. Этому способствует и ФЗ № 193 «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», принятый в 2020 г., который утвердил единый режим преференций для Арктической зоны России⁹.

Роль ТТК обсуждалась в рамках отдельной секции «СМП и Трансарктический транспортный коридор: формирование новой логистической оси России» на Международном транспортно-логистическом форуме, прошедшем в Санкт-Петербурге в апреле 2026 г.

Участники дискуссии отметили следующие ключевые элементы ТТК: взаимосвязь и взаимозависимость всех арктических проектов (прежде всего, речь о логистических мультимодальных комплексах), развитие береговой зоны, энергетическая составляющая, судостроение (разработка судов ледокольного типа третьего поколения), активное взаимодействие государства, частного бизнеса с международными партнерами (в частности, в ходе дискуссии заметили, что генеральный секретарь Международной морской организации озвучил термин «Трансарктический транспортный коридор», показывая его международное значение и внимание к нему, что, однако, повышает риски в сфере национальной безопасности). Кроме того, в рамках дискуссии участники обсудили интерес Китая и Республики Корея к ТТК. Например, прозвучали следующие цифры об укреплении взаимодействия с китайскими партнерами: «в 2023 г. из Китая по СМП совершено 7 рейсов, в 2024 г. их число составило 14 рейсов, в 2025 — уже 24. Перевезено 400 тыс. тонн грузов, что составило порядка 130% к прошлому году»¹⁰. Эти цифры были подтверждены представителем китайской компании NewNew Shipping Line, которая заинтересована в долгосрочном партнерстве с Россией при формировании мультимодальных

⁸ В России готовят проект развития Арктики и Трансарктического транспортного коридора // ИА Партнер.РУ. 2026. 31 марта [Электронный ресурс]. URL: [https://www.rzd-partner.ru/water-transport/news/v-rossii-gotovyat-proekt-razvitiya-arktiki-i-transarkticheskogo-transportnogo-koridora/#:~:text=\(дата обращения: 23.03.2026\).](https://www.rzd-partner.ru/water-transport/news/v-rossii-gotovyat-proekt-razvitiya-arktiki-i-transarkticheskogo-transportnogo-koridora/#:~:text=(дата обращения: 23.03.2026).)

⁹ Федеральный закон № 193 «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» от 13.07.2020 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45677> (дата обращения: 23.03.2026).

¹⁰ Механизмы развития Трансарктического транспортного коридора обсудили в Санкт-Петербурге // Министерство цифрового развития РФ. 02.04.2026 [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12567> (дата обращения: 25.03.2026).

комплексов. Более того, китайские эксперты полагают, что логистический коридор Китай — Россия может стать перспективной магистралью между Тихоокеанским регионом и Европой. Несмотря на ухудшение диалога России с Южной Кореей, участники дискуссии подтвердили заинтересованность в рейсах по ТТК, рассматривая возможность организации тестовых грузоперевозок в сентябре 2026 г. Не меньший интерес у корейской стороны вызывает сотрудничество с Россией в сфере импорта углеводородов и судостроительной отрасли.

Таким образом, анализируя основные стратегические документы, связанные с правовыми основами развития Арктики, а также дискуссии о развитии ТТК, необходимо высказать следующее: в настоящее время арктическая повестка вписана в стратегию поворота России на Восток и Юг. Развитие Арктики в целом и СМП по-прежнему сопряжено с развитием больших территорий в самой России, причем не только арктических, но и тех, что граничат с ней. В настоящее время в России уже активнее обсуждают арктическую повестку в интеграционных проектах, в которых участвует Россия и ее партнеры по БРИКС и ШОС. В этом же ряду стоит отметить интерес к Арктике со стороны ЕАЭС в лице ЕЭК, а также сотрудничество России и Беларуси в Арктике. Сразу отметим, что несмотря на наличие программы «Арктика-СГ», разработанной в Союзном государстве, текущий статус заявленных проектов, указанных на соответствующем сайте, пока находится на начальном этапе реализации, поэтому не является аспектом, исследованным в представленной статье¹¹. При этом актуальный вопрос о развивающихся принципах взаимодействия стран — членов ЕАЭС с арктическими регионами России требует особого внимания.

Литературный обзор

Научные исследования транспортных арктических путей связаны с развитием СМП как ключевой части ТТК, а также с рисками безопасности. Так, в статьях В. П. Журавеля, С. Н. Гриняева [6] и В. П. Журавеля, В. П. Назарова [7], а также М. П. Кошкарева и М. В. Ивановой [15] СМП признан стратегическим инструментом для развития России. А. А. Сергунин и В. Н. Конышев, а также некоторые другие авторы обозначают как возможности, так и риски обеспечения безопасности транспортно-логистических маршрутов Арктики, поэтому развитие подобной инфраструктуры определяется прежде всего вопросами безопасности и наличием конкретных ледоколов [14; 38; 39]. Ряд авторов обращает внимание при рассмотрении рисков на борьбу за арктические ресурсы, значение которых растет [21; 24]. О роли транспортных путей в экономике и социальных процессах в арктических регионах России писали А. И. Хадыко [28], А. Н. Захаров и М. А. Рахимзода [9], а также Л. М. Медведева [19], подчеркнув связь качества жизни на Севере, формирование новых экономических и энергетических возможностей с развитием СМП. О правовом регулировании взаимодействия зарубежных партнеров с арктическими регионами писали Т. В. Кириллова, М. А. Кобзева, А. Вылегжанин и другие авторы [12; 13; 40]. После 2022 г. на разных экспертных площадках исследователи в большей степени стали обращать внимание на сложности взаимодействия с традиционными и новыми партнерами России [18]¹². Увеличилось число публикаций об арктической политике неарктических игроков, которые рассматривают коммерческие

¹¹ Фонд поддержки высокотехнологичных инновационных программ социально-экономического развития Арктики, международного и регионального сотрудничества «АРКТИКА-СГ» [Электронный ресурс]. URL: <https://arcticasg.ru/> (дата обращения: 02.05.2026).

¹² Петербургский международный экономический форум – 2024. Сессия «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» [Электронный ресурс] // Росконгресс. URL: <https://roscongress.org/sessions/spief-2024-delovaya-programma-severnnyy-morskoy-put-rasshiryaya-arkticheskie-gorizonty/discussion/> (дата обращения: 25.03.2026).

возможности северного широтного хода [5; 32; 35; 36; 37], в качестве проблем освоения которого указывают зависимость от России [30; 31]. Однако, по мнению Г. Грициус, именно США как арктическое государство могут создавать новые риски для других государств, а их стремление контролировать арктический транзит вызывает вопросы не только в России, но и в Канаде [34]. А ряд авторов предупреждают, что антироссийские санкции и стремление затруднить использование СМП, напротив, ударят и по другим странам: анализ 16 климатических сценариев и судоходных маршрутов показал, что стоимость закрытия СМП может достигать для мировой торговли 3,3 млрд долл., а общие потери блокировки данного канала транзита — до 10 млрд долл. за навигационный сезон [33].

При этом в академической среде, хотя иногда и поднимается вопрос о привлечении членов ЕАЭС к арктическим проектам, подобные исследования все еще не носят регулярного характера. Например, А. В. Федотовских отмечает большой потенциал сотрудничества в научной и общественной сферах между государствами ЕАЭС, но упоминает, что эти мероприятия единичны и касаются в основном гуманитарного взаимодействия [26]. Но и он, и В. П. Журавель подчеркивают, что СМП помогает развивать Большое Евразийское партнерство (БЕП) [8]. О необходимости включить Арктику в проекты развития Большого Евразийского пространства писали И. Ф. Кефели и А. В. Николаенко [11]. Есть научные исследования, затрагивающие отдельные конкретные аспекты сотрудничества стран ЕАЭС в Арктике. Например, перспективы формирования общего цифрового пространства стран — членов ЕАЭС в Арктике рассматриваются в статье Е. М. Филаткиной, которая делает вывод об использовании цифровых инструментов (например, сервисно-ориентированной экосистемы экономической деятельности) для укрепления всего Союза, так как они эффективно улучшают как логистику, так и все виды сотрудничества в целом [27]. Факторы, способствующие такому взаимодействию, особенно совместный исторический опыт освоения Севера в период СССР, а также правовые основы, понятные государствам ЕАЭС, представлены в статьях А. Д. Лебедева [16] и В. А. Мещерикова, при этом последний подчеркивает, что сотрудничество стран — членов ЕАЭС в Арктике практически отсутствует или малоэффективно [20]. Однако это не относится к Беларуси. Так, М. С. Хасанова анализирует российско-белорусскую кооперацию в Арктике, отмечая ее эффективность и положительное влияние на межгосударственный диалог [29]. Вообще же, ученые в настоящее время в большей степени пишут о потенциале такого сотрудничества, обосновывая это положение недостатком конкретных проектов и рассматривая СМП как главную транспортную магистраль ЕАЭС в будущем [22].

Одна из причин, почему преимущества СМП для наших партнеров по ЕАЭС остаются неочевидными, заключается, в том числе, в недостатке соответствующих исследований. При этом ряд авторов предлагают четко заявить об интересах ЕАЭС в реализации инфраструктурных мегапроектов в Арктике [10]. Ученые указывают, что вне внешних инвестиций арктические проекты России трудно осуществить. Например, А. В. Ломанов отмечает преимущества взаимодействия стран ЕАЭС с Китаем в развитии Арктики, подчеркивая, что и самому Китаю необходимо партнерство со странами ЕАЭС, прежде всего с Россией, для осуществления арктической повестки [17]. Рассматривая проекты сквозной логистики, Л. Б. Аристова и Н. К. Семенова упоминают СМП, который, однако, конкурирует с большим числом других инфраструктурных проектов, причем ряд из них не включает Россию [2]. Отметим, что поскольку наша статья посвящена исследованию взаимодействия стран — членов ЕАЭС в развитии проектов ТТК, вопросы кооперации с Китаем и другими государствами не относятся к указанной научной проблеме, а обозначены только для понимания масштаба поставленных в России инфраструктурных задач. При этом именно китайско-российское сотрудничество по арктическим проектам,

в том числе в контексте их воздействия на ЕАЭС, получило в академическом мире гораздо большее внимание, чем сотрудничество отдельных стран ЕАЭС в Арктике [3], которое является научной темой представленной статьи.

Данные и методы

Основными источниками для подготовки статьи стали: 1) 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» и Проект Указа Президента Российской Федерации «О внесении изменения в Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164» (подготовлен Минвостокразвития России 12 сентября 2025). В них обозначены приоритетные направления арктической повестки и роль ТТК; 2) данные о подходах ЕАЭС к ТТК, а также о деятельности правительств российских арктических субъектов и стран ЕАЭС, сотрудничающих с ними, которые позволили выявить сферы и степень сотрудничества. Новизна и оригинальность исследования связаны с актуализацией данных и авторским подходом, выраженным в соотношении правовых аспектов с конкретными примерами сотрудничества и материалами об Арктике ведущих СМИ стран ЕАЭС (Армения: *Armenia Today (Armenia Now)*, *News.am*; Беларусь: БелТА; Казахстан: *24.KZ*; Кыргызстан: *24.KG, Слово Кыргызстана*) за период с марта 2020 г. (время принятия Указа об Основах арктической политики) до апреля 2026 г. (период проведения последней на момент подготовки статьи дискуссии о ТТК в рамках Международного транспортного форума в Петербурге). Автором статьи выбирались СМИ в пятерке самых читаемых, имеющих электронную версию, в постоянном режиме обновляющих новости, обращающихся не только к перепечатке материалов других СМИ, но создающих свою повестку, апеллирующих к экспертному мнению. В некоторых случаях при отсутствии значимых упоминаний (Армения, Кыргызстан) необходимо было проверить информацию по другим СМИ. При проведении анализа выявлялась динамика упоминаний Арктики, темы (сюжеты), связанные с Арктикой, характер упоминания (негативный, нейтральный, позитивный). На основании анализа СМИ были выявлены общие и особенные позиции стран ЕАЭС, интересы их обществ, перспективы реализации арктической повестки, в том числе посредством инструментов ЕАЭС и укрепления сотрудничества между странами. Основной метод исследования: контент-анализ (проведен на основе ключевых фраз: Трансарктический транспортный коридор, Северный морской путь, Арктика).

Результаты

Подход ЕЭК к ТТК¹³: основные аспекты

Комплексная стратегия развития арктических территорий России прямо указывает на необходимость активизации деятельности самих арктических регионов, при этом они должны стать главными бенефициарами этих процессов и играть важнейшую роль в реализации всех видов проектов. А раз речь идет о мультимодальных коридорах, связывающих арктические территории с разными неарктическими

¹³ С учетом стратегии развития ТТК в данной статье рассматривается сотрудничество России с партнерами по ЕАЭС не только с точки зрения их участия в формировании транспортно-логистических центров, транзитных маршрутов, связанных с арктической зоной России, но и другие проекты с арктическими регионами России, что важно для понимания, в каком состоянии сейчас находится сотрудничество, как оно может развиваться в будущем.

государствами, то, безусловно, особого внимания заслуживает их сотрудничество с ближайшими партнерами России, в том числе в рамках ЕАЭС, где стратегические задачи развития формулируются и реализуются усилиями ЕЭК.

Арктические проекты России интересны ЕЭК по следующим причинам.

Во-первых, ЕЭК сформулировала задачу научной и производственной кооперации стран ЕАЭС для совместного проведения импортозамещения, развития энергетических проектов. Во-вторых, ЕЭК поддерживает формирование новых транспортных комплексов в рамках коридоров Север — Юг для укрепления и повышения связности инфраструктуры. Отсюда мы можем заключить, что ЕЭК фактически поддерживает полноценное транспортное развитие стран-членов, связанность регионов стран ЕАЭС. Так, еще в 2022 г. в ЕЭК отметили, что инфраструктурное развитие является одним из приоритетных направлений деятельности Комиссии. Оно призвано обеспечить перенаправление транспортных потоков и способствовать развитию транзитного потенциала государств — членов ЕАЭС¹⁴.

Таким образом, в рамках ЕЭК ставят цель способствовать формированию транспортно-логистических сетей, что важно и для развития, в том числе, транспортных путей Северо-Запада России, транссибирских магистралей, их связности с другими регионами, например, с одной стороны, с арктическими территориями России, с другой — со странами Центральной Азии. При этом реализации арктической повестки становится частью стратегии развития пространства Большой Евразии. Так, в ЕЭК неоднократно отмечали перспективы коридора «Север — Юг». Фактически ЕЭК активно развивает транспортно-логистическую идеологию, транслируемую Россией, в том числе в конкретных проектах, которые подтверждают значение арктической зоны для сотрудничества стран ЕАЭС¹⁵, хотя не все государства-члены принимают в них участие.

Важно, что ЕЭК поддерживает инициативы России в Арктике. Этот вывод основан на принятых в ЕЭК решениях. Так, в Арктической зоне применяется таможенная процедура свободной таможенной зоны, установленная Таможенным кодексом ЕАЭС. Например, в 2019 г. и до 2020 г. Решением Совета Комиссии ЕЭК был разрешен временный ввоз некоторых видов морских судов, которые используются для геологоразведки, без уплаты таможенных пошлин и налогов¹⁶. В 2023 г. вопрос Арктики обсуждали в Совете ЕЭК по предложению Российской Федерации. По итогам совещания было внесено изменение в примечание к приложению технического регламента Таможенного союза «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту». Благодаря этому до 31 декабря 2026 г. для судов, участвующих во внутренних водных перевозках, продлена возможность производства судового топлива с массовой долей серы не более 1,5%¹⁷. Это решение означает поддержку России со стороны ЕЭК в обеспечении стабильности внутренних водных

¹⁴ Арзыбек Кожосhev: «Эффективное и безопасное транзитное сообщение обеспечит экономическое единство стран ЕАЭС» // ЕЭК. 2022. 18 ноября [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/arzybek-kozhoshev-effektivnoe-i-bezopasnoe-tranzitnoe-soobshchenie-obespechit-ekonomicheskoe-edinstvo/> (дата обращения: 25.03.2026).

¹⁵ Скоординированное развитие транспортных коридоров и пунктов пропуска — ключевое условие раскрытия транзитного потенциала в ЕАЭС // ЕЭК. 2026. 02 апреля [Электронный ресурс]. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/skoordinirovannoe-razvitie-transportnykh-koridorov-i-punktov-propuska-klyuchevoe-uslovie-raskrytiya/> (дата обращения: 25.03.2026).

¹⁶ ТК ЕАЭС. Глава 27. Таможенная процедура свободной таможенной зоны [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/630198107b97f298545aadf654e792cb65c463ca/#dst102695 (дата обращения: 25.03.2026).

¹⁷ Таможенный календарь на 2023 год [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_435960/1c936fe5a969616308af87fe69907b426c2f7a05/#:~:text= (дата обращения: 25.03.2026).

перевозок и снабжении арктических районов. ЕЭК обсуждает вопросы промышленной кооперации и предлагает рекомендации о сотрудничестве стран — членов ЕАЭС в судостроении¹⁸. Помимо этого, приняты критерии льготной финансовой поддержки кооперации в сферах технологических решений, программного обеспечения, инженерных и строительных услуг, инфраструктурных и промышленных проектов. В перечень отраслей, которые могут получать такую поддержку, входят как судостроение, так и специализированное машиностроение, в чем особенно нуждается арктическая зона России¹⁹.

ЕЭК реализует транспортно-логистический подход России, связанный с привлечением к транспортным проектам членов ЕАЭС, что подтверждается регулярным обсуждением транзитных маршрутов стран — членов ЕАЭС и их сопряжения с СМП (на практике, однако, они пока реализуются благодаря России). Инициатором таких обсуждений часто выступает сама Российская Федерация. Поэтому вопреки удаленности ряда участников ЕАЭС от СМП, эта тематика обсуждается в рамках заседаний профильных структур. В частности, речь идет о выстраивании «полноценных экономических коридоров» и организации многоотраслевого диалога. Так, Евразийский межправительственный совет одобрил перечень приоритетных инфраструктурных транспортных проектов в странах ЕАЭС, которые способствуют формированию международных транспортных коридоров Север-Юг и Запад-Восток²⁰; разрабатываются инвестиционные проекты развития этого коридора, при этом «7 из 10 крупнейших инфраструктурных проектов развития Евразийского транспортного каркаса реализуются в России»²¹; в 2020 г. была поставлена задача формирования единых и взаимосвязанных мультимодальных транспортных коридоров в ЕАЭС²². Российский президент также подчеркивал, что сопряжение различных инфраструктурных проектов с СМП поможет создать новые возможности взаимодействия²³. 5 декабря 2023 г. Коллегия ЕЭК утвердила комплексный план развития евразийских транспортных коридоров до 2035 г., опубликовав соответствующее Распоряжение²⁴.

Кроме того, потенциал взаимодействия стран ЕАЭС в арктической зоне может быть связан с сотрудничеством в гуманитарной сфере. Ранее, например, Россия,

¹⁸ ЕЭК приняла рекомендацию по развитию в ЕАЭС кооперации в судостроении [Электронный ресурс] // БелТА. 2022. 12 апреля. URL: <https://belta.by/economics/view/eek-prinjala-rekomendatsiju-po-razvitiyu-v-eaes-kooperatsii-v-sudostroenii-495757-2022/> (дата обращения: 02.05.2026).

¹⁹ Об утверждении Положения об отборе совместных кооперационных проектов в отраслях промышленности и оказании финансового содействия при и реализации государствами — членами Евразийского экономического союза. 26 октября 2023 [Электронный ресурс] // Евразийский межправительственный совет. URL: <https://eec.eaeunion.org/upload/iblock/242/f4h4iblz7ez1005aslvmtild5qiuu69f/Polozhenie-ob-otbore-kooperatsionnykh-proektov-v-promyshlennosti.pdf> (дата обращения: 02.05.2026).

²⁰ Страны ЕАЭС обсуждают проект комплексного плана развития евразийских транспортных коридоров [Электронный ресурс] // ЕЭК. 04.10.2022. URL: <https://eec.eaeunion.org/news/strany-eaes-obsuzhdayut-proekt-kompleksnogo-plana-razvitiya-evraziyskikh-transportnykh-koridorov/> (дата обращения: 25.03.2026).

²¹ Винокуров Е., Забоев А., Кузнецов А., Омаров А., Романов И. (2025) Евразийский транспортный каркас: Обсерватория проектов и интерактивная карта. Рабочий документ 25/5 [Электронный ресурс]. Алматы: Евразийский банк развития. URL: https://eabr.org/upload/iblock/9ec/EDB_Transport_Observatory_2025_Report_RU.pdf (дата обращения: 25.03.2026).

²² О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Решение ВЕЭС № 12 от 11.12.2020 [Электронный ресурс]. URL: <https://docs.eaeunion.org/documents/368/5597/> (дата обращения: 02.05.2026).

²³ Международный форум «Один пояс, один путь». 2017. 14 мая [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491> (дата обращения: 02.05.2026).

²⁴ Распоряжение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2023 г. № 179 «О комплексном плане развития евразийских транспортных коридоров» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/23r00179/> (дата обращения: 02.05.2026).

Беларусь и Казахстан занимали идентичную позицию по запрету импорта и экспорта шкур гренландского тюленя, организовывали экспедиции для молодежи на Северный полюс, заявляли о проектах по развитию возобновляемых источников энергии и т. п. Так, Министр ЕЭК в 2022 г. принимал участие в работе круглого стола по теме «Законодательное обеспечение комплексных мер государственной поддержки ветряной энергетики в Арктической зоне России, а также на территориях, приравненных к Крайнему Северу»²⁵. Сотрудничество в сфере торговли между странами ЕАЭС также имеет большой потенциал при использовании ТТК для доставки товаров на таможенную территорию ЕАЭС. Помимо этого, периодически в экспертной среде поднимается вопрос о сотрудничестве в арктической зоне России ЕАЭС в целом и Китая, реализующего свою экономическую стратегию [25].

В рамках ЕАЭС обсуждается, прежде всего, транспортно-логистический потенциал Арктики в контексте евразийской связности, БЕП и поворота на Юг и Восток, что согласуется с арктической стратегией России. Но здесь надо учитывать еще и примеры конкретного взаимодействия с российскими арктическими регионами отдельных стран ЕАЭС. По этой причине актуально проследить, насколько российские партнеры по ЕАЭС готовы и интересуются подобным сотрудничеством. Один из способов это определить — изучить конкретные проекты взаимодействия стран — членов ЕАЭС с арктическими регионами России на основании данных, опубликованных на сайтах российских арктических регионов и сотрудничающих с ними стран ЕАЭС; другой — провести анализ СМИ стран ЕАЭС на предмет арктической повестки. Полученные данные были сопоставлены с конкретными проектами сотрудничества, что позволило сделать ряд важных выводов.

Сотрудничество стран ЕАЭС и российских арктических регионов: проекты, направления, материалы СМИ

С 2021 г. эксперты фиксируют рост числа различных проектов с арктическими регионами России. Отчасти он был связан с началом председательства Российской Федерации в Арктическом совете (АС), а также началом реализации Указа Президента России об арктической стратегии 2020 г. В результате приостановки сотрудничества с государствами — членами АС после 2022 г. Россия стала активнее взаимодействовать с другими партнерами, в том числе по ЕАЭС и СНГ. Об этом свидетельствуют инициативы арктических регионов России, которые будут представлены ниже. В основном они относятся к периоду после 2022 г. [4]. К 2024 г. уже был накоплен опыт взаимодействия России со странами СНГ в условиях санкционного давления. Поэтому мы фиксируем рост грузоперевозок с включением арктических территорий, деловых контактов, даже туристических потоков в Арктику с этого времени, особенно по сравнению с 2022 г. Например, в 2024 г. было подписано соглашение между Мурманской областью и Беларусью (самый активный партнер российской Арктики среди стран ЕАЭС) в сфере привлечения инвестиций. В этом контексте поэтому плотность взаимодействия стран ЕАЭС с Россией в Арктике в основном определяется динамикой российско-белорусского партнерства. Во многом по этой причине 2024 г. можно считать годом подписания ключевых соглашений и роста деловых контактов государств ЕАЭС с российскими арктическими регионами²⁶.

²⁵ Арзыбек Кожошев считает полезным опыт России по развитию возобновляемых источников энергии // ЕЭК. 2022. 22 сентября [Электронный ресурс]. URL: [https://eec.eaeunion.org/news/arzybek-kozhoshev-schitaet-poleznym-opyt-rossii-po-razvitiyu-vozobnovlyаемых-istochnikov-energii/#:~:text=\(дата обращения: 25.03.2026\)](https://eec.eaeunion.org/news/arzybek-kozhoshev-schitaet-poleznym-opyt-rossii-po-razvitiyu-vozobnovlyаемых-istochnikov-energii/#:~:text=(дата обращения: 25.03.2026)).

²⁶ Мурманская область и Республика Беларусь будут сотрудничать в сфере привлечения инвестиций [Электронный ресурс] // Правительство Мурманской области. 2024. 23 ноября. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/535432/> (дата обращения: 02.05.2026).

Рассмотрим подробнее примеры кооперации российских арктических регионов со странами ЕАЭС, начиная с самых активных партнеров.

Наибольший объем проектов с российскими арктическими регионами реализует Беларусь. Она сотрудничает со всеми арктическими регионами в разных форматах. Более того, белорусские официальные лица проявляют системное высокое внимание к Арктике²⁷. Приведем ряд конкретных примеров сотрудничества.

Беларусь уже использует СМП, начиная с 2020 г. Тогда «Белорусская калийная компания» впервые поставила калий в Китай по СМП, признав его преимущества с точки зрения стоимости фрахта и скорости доставки²⁸. С течением времени в контексте санкций этот способ доставки удобрений стал еще более актуален. В сентябре 2024 г. впервые из Китая в Беларусь по СМП был доставлен груз, который прибыл в порт Санкт-Петербурга, откуда автомобильным транспортом доставлен в г. Могилев. Сообщается, что доставка была осуществлена за 35 дней, что быстрее, чем по существующим южным маршрутам²⁹. В настоящее время поставки из Беларуси в Китай по СМП достигают несколько тысяч тонн³⁰.

Беларусь развивает многоплановое сотрудничество с арктическими регионами России. В Мурманске в 2024 г. был открыт первый на Северо-Западе сервисный центр поставок и обслуживания БЕЛАЗов, начал работу многофункциональный терминал по перевалке минеральных удобрений, нефтепродуктов и контейнерных грузов. В Карелии развернуто активное сотрудничество в нескольких сферах: пищевой (ОАО «Беллакт» и ОАО «Оршанский МКК» договорились о поставках детского питания в карельские магазины); промышленной (Литейный завод «Петрозаводскмаш» планирует наладить поставки блоков цилиндров двигателей для «БелАЗ», а также центробежных литейных машин производства ОАО «Белниилит»; «Прионежская горная компания» и белорусская сторона обсудили закупку карьерной техники белорусского производства и др.); транспортной (весной 2026 г. запланирован запуск авиарейсов между Минском и Петрозаводском с частотой один раз в неделю)³¹.

Сотрудничество Беларуси и Архангельской области сосредоточено в машиностроении, транспортно-логистической сфере, строительстве и туризме. Например, стороны решают вопрос о формировании новых маршрутов³². С Ненецким автономным округом развивается культурно-научное сотрудничество³³, а с Ямало-Ненецким —

²⁷ Почему Дальнему Востоку Беларусь уделяет пристальное внимание [Электронный ресурс] // Российская газета. 2025. 10 сентября. URL: https://rg.ru/2025/09/10/punkt-prednaznachenii.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F (дата обращения: 28.03.2026).

²⁸ Беларусь впервые поставила калий в Китай по Северному морскому пути [Электронный ресурс] // Морские вести России. 2020. 06 октября. URL: <https://morvesti.ru/news/1679/86096/> (дата обращения: 02.05.2026).

²⁹ В Белоруссию прибыл первый груз по Северному морскому пути [Электронный ресурс] // ТАСС. 2024. 30 сентября. URL: <https://tass.ru/ekonomika/22001489> (дата обращения: 02.05.2026).

³⁰ Александр Лукашенко: Поставки белорусских грузов по Севморпути достигли нескольких тысяч тонн [Электронный ресурс] // Портньюз. 2024. 12 апреля. URL: <https://portnews.ru/news/361860/> (дата обращения: 02.05.2026).

³¹ Беларусь и Карелия договорились о новых проектах производственной кооперации [Электронный ресурс] // Интернет портал СНГ. 2025. 11 февраля. URL: <https://e-cis.info/news/568/124915/> (дата обращения: 28.03.2026).

³² Архангельская область и Республика Беларусь расширяют сотрудничество в лесной отрасли [Электронный ресурс] // Правительство Архангельской области. 2024. 23 апреля. URL: https://dvnalnd.ru/news/news_list.php?ID=1636367 (дата обращения: 28.03.2026); Из Архангельска в Беларусь теперь можно добраться либо с пересадками, либо на поезде [Электронный ресурс] // Эхо Севера. 2026. 2 апреля. URL: <https://www.echosevera.ru/2025/07/13/68737844e0e621f73404a247.html> (дата обращения: 10.04.2026).

³³ О сотрудничестве Беларуси с Ненецким автономным округом [Электронный ресурс] // Посольство Республики Беларусь в Российской Федерации. 2021. 17 августа. URL: <https://russia.mfa.gov.by/ru/stpetersburg/news/b5f8b02aa008a162.html> (дата обращения: 28.03.2026).

по всем направлениям, начиная от торгово-экономической сферы, заканчивая культурной³⁴. Нарастает сотрудничество Беларуси с Красноярским краем в промышленности (белорусская сторона поставляет технику и различные машины в регион), а также в агропромышленном комплексе³⁵. Ханты-Мансийский округ также активно взаимодействует с белорусской стороной, закупая разнообразные машины, электронику, металлургическую продукцию³⁶. Беларусь и Якутия сотрудничают в торгово-экономическом, научно-техническом и культурном направлениях. Беларусь поставляет карьерные самосвалы БелАЗ, тракторы и погрузчики, сельхоз-продукцию и технологии для ее переработки³⁷. С Чукотским автономным округом взаимодействие сосредоточено в основном в сфере машиностроения и пищевом производстве³⁸.

Остальные страны ЕАЭС практически не инвестируют в проекты арктической зоны России, в основном взаимодействие с арктическими территориями связано с поставками конкретной продукции и торговыми отношениями в целом.

Так, Казахстан уже заметно менее активен по сравнению с Беларусью в сотрудничестве с арктическими регионами. В августе 2024 г. Мурманскую область посетила делегация из Казахстана, которая ознакомилась с портовыми мощностями³⁹. Казахстан планировал создать логистический хаб в Тугыле, чтобы получить доступ к российским арктическим маршрутам⁴⁰. Однако этот проект пока не реализован. Также казахстанские инвесторы пытались в 2020 г. сформировать ресурсодобывающий проект на Чукотке, однако он был закрыт⁴¹. Арктические регионы России

³⁴ Соглашение между Правительством Ямало-Ненецкого автономного округа (Российская Федерация) и Правительством Республики Беларусь о сотрудничестве в торгово-экономической, научно-технической, гуманитарной и культурной сферах [Электронный ресурс] // Правительство ЯНАО. 2020. 31 декабря. URL: <https://yanao.ru/dokumenty/109525/> (дата обращения: 28.03.2026).

³⁵ Техника для Сибири, проект с «Гродно Азотом»: как Беларусь и Красноярский край расширяют сотрудничество [Электронный ресурс] // Информационный портал города Гродно и Беларуси. 2026. 16 апреля. URL: <https://newgrodno.by/novosti-belarusi/kak-belarus-i-krasnoyarskiy-kraj-rasshiryayut-sotrudnichestvo/> (дата обращения: 20.04.2026).

³⁶ Беларусь и Ханты-Мансийский автономный округ договорились о расширении сотрудничества [Электронный ресурс] // БелТА. 2022. 19 августа. URL: <https://belta.by/economics/view/belarus-i-hanty-mansijskiy-avtonomnyj-okrug-dogovorilis-o-rasshirenii-sotrudnichestva-519535-2022/> (дата обращения: 20.04.2026).

³⁷ Беларусь и Якутия планируют нарастить сотрудничество [Электронный ресурс] // Информационно-аналитический портал Союзного государства. 2025. 29 июля. URL: <https://soyuz.by/articles/belarus-i-yakutiya-planiruyut-narastit-sotrudnichestvo?locale=en> (дата обращения: 20.04.2026).

³⁸ Беларусь и Чукотка подписали дорожную карту по сотрудничеству на 2026–2030 годы [Электронный ресурс] // БелТА. 2026. 31 марта. URL: [https://belta.by/economics/view/belarus-i-chukotka-podpisali-dorozhnyuyu-kartu-po-sotrudnichestvu-na-2026-2030-gody-772856-2026/#:~:text=\(дата обращения: 20.04.2026\).](https://belta.by/economics/view/belarus-i-chukotka-podpisali-dorozhnyuyu-kartu-po-sotrudnichestvu-na-2026-2030-gody-772856-2026/#:~:text=(дата обращения: 20.04.2026).)

³⁹ Мурманск с рабочим визитом посетил министр транспорта Республики Казахстан Марат Карабаев [Электронный ресурс] // Российский экспортный центр. 2024. 04 августа. URL: <https://www.export51.ru/about/sobytiya-v-sfere-mezhdunarodnogo-torgovo-ekonomicheskogo-sot/murmansk-s-rabochim-vizitom-posetil-ministr-transporta-respubliki-kazahstan-marat-karabaev/> (дата обращения: 02.05.2026).

⁴⁰ Северный морской путь — важный экономический коридор глобальных грузоперевозок [Электронный ресурс] // Арктика сегодня. Информационно-аналитический портал. 2025. 13 апреля. URL: <https://arctic-today.ru/index.php/arkticheskaya-transportnaya-sistema/772-severnyj-morskoj-put-vazhnyj-ekonomicheskij-koridor-globalnykh-gruzoperevozok> (дата обращения: 02.05.2026).

⁴¹ Проект на Чукотке за триллионы тенге связали с «кошельком» Назарбаева [Электронный ресурс] // ORDA. 2025. 05 декабря. URL: <https://orda.kz/proekt-na-chukotke-za-trilliony-tenge-svjazali-s-koshelkom-nazarbaeva-409821/> (дата обращения: 20.04.2026).

развивают с Казахстаном отдельные программы, при этом они единичны и в основном носят образовательный характер. Например, сотрудничество Казахстана с Архангельской областью и Республикой Коми включает в себя экспорт из российских регионов в Казахстан продукции лесопромышленного и целлюлозно-бумажного комплексов, подготовку специалистов из Казахстана в вузах Архангельска и Республики Коми, а также обмен опытом в сфере здравоохранения⁴².

Еще менее значимы по масштабу программы сотрудничества с Кыргызстаном. Среди них упомянем проект «Зеленая Арктика» 2023 г., в котором приняли участие волонтеры из Казахстана и Кыргызстана⁴³. В основном взаимодействие арктических территорий с Кыргызстаном лежит в миграционной сфере (например, Ямало-Ненецкий автономный округ, Красноярский край, Мурманская область, Чукотка, Ханты-Мансийский автономный округ уже длительное время принимают трудовых мигрантов из Кыргызстана) [1; 23]. Социальные проекты с участием кыргызской стороны развивают в Коми, Архангельской области, Республике Саха (Якутия)⁴⁴. Кыргызстан не проявляет интерес к СМП. Однако страна использует порты Каспийского моря, являясь участником регулярных мультимодальных грузоперевозок по маршруту Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Россия, что делает ее частью транспортных проектов Север — Юг в целом⁴⁵. Этот аспект важен для оценки будущих перспектив в сопряжении всех транспортно-логистических проектов с СМП.

Особый случай взаимодействия с российской Арктикой представляет Армения. Так, в 2023 г. губернатор Мурманской области совершил визит в Ереван, в ходе которого довольно подробно представил перспективы взаимодействия сотрудничества по таким направлениям, как развитие СМП, создание Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений «НОВАТЭК» и угольного терминала в Лавне, запуск проектов по добыче лития, а также других приоритетных инвестиционных проектов. При этом армянской стороне было предложено взаимодействие с резидентами территории опережающего развития «Столица Арктики»⁴⁶. Однако на сегодняшний день у нас нет никаких данных об инвестициях со стороны Армении или ее участии в этих перспективных проектах. Армения не использует СМП, преимущественно направляя товары через Грузию и Транскаспийский транспортный коридор⁴⁷. Сотрудничество Армении и арктических регионов России в большей

⁴² Архангельская область будет развивать сотрудничество с Республикой Казахстан [Электронный ресурс] // Пресс-центр Правительства Архангельской области. 2023. 19 сентября. URL: <https://dvinanews.ru/news/detail/8581?ID=8581>; Республика Коми и Казахстан расширяют экономическое партнерство: итоги встречи Ростислава Гольдштейна с Генконсулом Дмитрием Михно [Электронный ресурс] // Портал ПроГород. 2026. 06 марта. URL: <https://progoroduhta.ru/novosti-regiona/87581> (дата обращения: 20.04.2026).

⁴³ Тихонова Н. Почти сотня волонтеров отправится этим летом на уборку Арктики [Электронный ресурс] // Российская газета. 2023. 05 июня. URL: https://rg.ru/2023/06/05/reg-urfo/kanikuly-na-iamale.html?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (дата обращения: 20.04.2026).

⁴⁴ Якутия и Киргизия обновят соглашение о сотрудничестве [Электронный ресурс] // IA SakhaTime. 2026. 16 апреля. URL: <https://sakhatime.ru/society/88832/> (дата обращения: 20.04.2026).

⁴⁵ Товары из Кыргызстана будут доставляться в Россию по новому маршруту через Каспийское море [Электронный ресурс] // Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской республики. 2023. 19 января. URL: <https://mtd.gov.kg/tovary-iz-kyrgyzstana-budut-dostavlyatsya-v-rossiyu-po-novomu-marshrutu-cherez-kaspijskoe-more/> (дата обращения: 02.05.2026).

⁴⁶ Визит Губернатора Мурманской области А. Чибиса в Армению [Электронный ресурс] // Представительство МИД России в Мурманске. 2023. 23 марта. URL: https://murmansk.mid.ru/ru/press-centre/news/vizit_gubernatora_a_chibisa_v_armeniyu/ (дата обращения: 20.04.2026).

⁴⁷ Еврокомиссия: Железнодорожное сообщение через Армению может на 25% ускорить доставку товаров [Электронный ресурс] // NewsAm. 2026. 22 февраля. URL: <https://news.am/ru/news/931790> (дата обращения: 02.05.2026).

степени выгодно армянской стороне. Так, Красноярский край и Архангельская область направляют в Армению продукцию деревообработки, бумагу и картон, металлы. Республика Саха (Якутия) поставляет туда алмазы. Армения экспортирует в арктические регионы овощи, зелень, цветы и алкоголь⁴⁸.

Оценивая торгово-экономические взаимодействия арктических регионов России и стран ЕАЭС, следует отметить несколько важных аспектов. Во-первых, все страны ЕАЭС взаимодействуют с Севером России прежде всего в сфере торговых отношений, однако их степень, масштаб и характер значимо отличаются. Во-вторых, инвестиционные программы в арктических регионах и совместные производства реализуются только Беларуси. В-третьих, арктические регионы России интересны странам ЕАЭС не с точки зрения их транспортно-логистического потенциала или совместных арктических проектов, а как источник конкретных промышленных или ресурсных продуктов (за исключением Беларуси). Этот вывод основан на указанных выше проектах. Так, как мы видим, наиболее активно развивается взаимодействие российской Арктики с государствами ЕАЭС в лесопромышленной сфере, рыботорговле, туризме, медицине, образовательных проектах; также арктические территории интересны некоторым странам ЕАЭС с точки зрения направления миграционных потоков. При этом совместные производства, инвестиции в транспортно-логистический потенциал формируются только в рамках российско-белорусского партнерства.

Сопоставим эти данные с результатами исследования СМИ указанных стран — членов ЕАЭС, направленного на выявление позиции и степени заинтересованности в участии в арктических проектах России, с акцентом на те, что связаны с развитием ТТК (СМП как части ТТК).

Контент-анализ СМИ стран ЕАЭС (Armenia Today (Armenia Now), News.am, БелТА, 24.KZ, 24.KG, Слово Кыргызстана)⁴⁹ за период с марта 2020 г. по апрель 2026 г. показал отсутствие интереса к СМП и связанным с ним проектам в Армении и Кыргызстане. В СМИ Армении по арктическим сюжетам за указанный период было опубликовано 6 статей, связанных с изменением климата и военными угрозами, а не с освоением и мирным хозяйствованием в регионе, при этом тон публикаций критический (нейтрально-негативный). В указанных СМИ Кыргызстана обнаружено всего две публикации (одна касается изменения климата, другая — развития СМП, который представлен как конкурирующий для центральноазиатских коридоров, причем обе публикации носят нейтрально-негативный характер).

Более активно об освоении Арктики пишут СМИ Казахстана. За указанный период были обнаружены 19 публикаций, которые рассматривали и вопросы окружающей среды, и изменения климата, и возможное военное противостояние, и развитие СМП, хотя и не в связи с развитием ЕАЭС или перспективами Казахстана, а в контексте государственных интересов России. При этом характер упоминаний с учетом вызовов является преимущественно нейтрально-негативным.

⁴⁸ От бумаги до водорослей: Архангельская область наращивает экспорт в Армению и приглашает бизнес в Арктическую зону [Электронный ресурс] // 29.RU. 2025. 05 декабря. URL: <https://29.ru/text/gorod/2025/12/05/76157396/> (дата обращения: 20.04.2026); Руды, металлы и лесоматериалы: таможенники рассказали, что экспортирует Красноярский край [Электронный ресурс] // 1LINE. 2021. 02 июня. URL: <https://1line.info/news/economic/rudy-metally-i-lesomaterialy-tamozhenniki-rasskazali-chto-eksportiruet-krasnoyarskiy-kray.html?region=krsk> (дата обращения: 20.04.2026); Эти камни сближают Армению и Якутию [Электронный ресурс] // Sputnik Armenia. 2019. 11 марта. URL: <https://am.sputniknews.ru/20190311/ehti-kamni-sblizhayut-armenia-i-yakutia-velikolepnye-obrazcy-almazov-foto-17652425.html> (дата обращения: 20.04.2026); Из Армении в Красноярск доставили более тонны свежей зелени и 14 тысяч цветов [Электронный ресурс] // НИА-Красноярск. 2025. 07 ноября. URL: <https://24rus.ru/news/society/236866.html> (дата обращения: 20.04.2026).

⁴⁹ См.: <https://armeniatoday.am/>, <https://news.am/arm/>; <https://belta.by/>; <https://24.kz/ru/>; <https://24.kg/>, <https://slovo.kg/ru>

Лидером упоминаний арктической повести в СМИ является Беларусь. За исследуемый период было опубликовано около 350 статей. Тематика этих публикаций сбалансирована: примерно в одинаковых пропорциях представлены новости и аналитические материалы, посвященные технологическому сотрудничеству с Россией, в том числе в освоении СМП, рискам милитаризации региона и экологии. Подчеркнем, что интерес к СМП в СМИ высокий, а характер упоминаний позитивный.

Обсуждение и заключение

В представленном исследовании был проведен анализ текущей позиции представителей стран ЕАЭС по российским арктическим проектам, связанным с ТТК. Была определена динамика взаимодействия по формированию транспортно-логистических центров, транзитных маршрутов, а также общее состояние сотрудничества арктических территорий России с партнерами по ЕАЭС.

В результате анализа было выявлено, что именно Беларусь среди всех партнеров России по ЕАЭС высоко оценивает потенциал СМП и ТТК и готова взаимодействовать в этом направлении с Россией в целом и абсолютно всеми арктическими регионами в частности. На практике мы можем эту готовность подтвердить множественными проектами сотрудничества сторон в разных отраслях, которые были представлены выше. Прежде всего, это инвестирование в создание транспортно-логистического центра в порту Лавна в Мурманске, направление грузов в Китай и из Китая по СМП. В настоящее время интерес к возможному использованию СМП выразил Казахстан.

Остальные страны — члены ЕАЭС не проявляют интереса к СМП и ТТК, что подтверждается как материалами в СМИ, так и представленными в статье практическими примерами. Так, Армения и Кыргызстан развивают с арктическими территориями России преимущественно торговые отношения, экспортируя или импортируя либо ресурсы, либо готовую продукцию. Это положение объясняется осторожностью в отношении проектов, связанных с СМП (ТТК) в текущих условиях санкционных ограничений. Данные государства рассматривают транспортно-логистические артерии с точки зрения взаимодействия с Европой в целом, а не только с Китаем или Россией. Для торговли с ними эти государства используют привычные маршруты и не понимают возможности, открывающиеся перед всеми участниками ЕАЭС при реализации проектов ТТК.

Именно российские арктические регионы рассматривают партнеров по ЕАЭС как возможных участников формирования экономических коридоров. Поэтому в настоящее время транспортно-логистический потенциал российской арктической стратегии можно реализовывать исключительно с Беларусью, а в будущем, вероятно, и с Казахстаном. Остальные страны либо не проявили заинтересованности в сотрудничестве в этой сфере, либо даже высказывали мнение, что развитие СМП может нанести ущерб их собственному транзитному потенциалу (как в случае Кыргызстана, по данным СМИ). Также только Беларусь инвестирует в арктические регионы (конкретные производства), в отличие от других участников ЕАЭС. Российский Крайний Север воспринимается другими участниками ЕАЭС в большей степени как территория для направления трудовой миграции (Кыргызстан) и сотрудничества в сфере деревообрабатывающей промышленности (все страны ЕАЭС). Заметим, что во взаимодействии российских арктических субъектов с Кыргызстаном и Арменией большую роль играют еще и социальные и культурные программы. Эти страны в основном поставляют в российскую Арктику продукты питания. При этом программы туризма перспективны для развития сотрудничества со всеми странами ЕАЭС. Именно на них имеет смысл сделать ставку, предлагая различные проекты. Вслед за развитием туризма сформируются

знания и представления о Крайнем Севере, неизбежно возникнет интерес к самым разным туристическим маршрутам, а затем и транспортно-транзитному потенциалу.

Литература

1. *Авдашкин А. А.* «В Новосибирск еду торговать, в Тюмень работать...»: транснациональные сценарии киргизских мигрантов // Сибирские исторические исследования. 2025. № 4. С. 106–124. DOI 10.17223/2312461X/50/6. EDN RRLWPK
2. *Аристова Л. Б., Семенова Н. К.* Россия и Китай в Евразии: транспортные измерения безопасности / Ответственный редактор: д. э. н. А. И. Салицкий. Итоговый аналитический доклад / монография по проекту РФФИ № 19-014-00027 А. М. : ИВ РАН, 2021. 289 с.
3. *Васюнина А. А., Ярлова Т. В.* Арктическое сотрудничество России и Китая в контексте развития евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества. Материалы XV международной научно-практической конференции. Благовещенск — Хэйхэ. 2025. С. 354–359. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_82827143_34907052.pdf (дата обращения: 02.05.2026) EDN SLEFKK
4. *Гладун Е. Ф.* Международные социально-гуманитарные арктические проекты: вызовы и возможности [Электронный ресурс] // Арктика 2035. 2023. № 2 (14). С. 30–37. URL: <https://arctic2035.ru/n14-p30> (дата обращения: 02.05.2026). EDN AFKQFV
5. *Еремина Н. В.* Арктическая политика Европейского союза: задачи и проблемы // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 4. С. 30–39. DOI 10.24866/1998-6785/2019-4/30-39. EDN VBCNPI
6. *Журавель В. П., Гриняев С. Н.* Трансарктический транспортный коридор: политико-экономический и стратегический потенциал для России // Арктика и Север. 2025. № 60. С. 135–151. DOI 10.37482/issn2221-2698.2025.60.135. EDN COYHXC
7. *Журавель В. П., Назаров В. П.* Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета. 2020. № 2. С. 140–158. DOI 10.18384/2224-0209-2020-2-1010. EDN WVNESG
8. *Журавель В. П.* Арктический вектор стран Большой Евразии // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2019. № 6. С. 100–104. DOI 10.15211/vestnikieran6201999104. EDN SVZMYK
9. *Захаров А. Н., Рахимзода М. А.* Роль Северного морского пути в развитии международной торговли // Вестник Института мировых цивилизаций. 2021. Т. 12, № 3 (32). С. 66–70. EDN SVELMJ
10. *Зворыкина Ю. В., Кофнер Ю. Ю., Пакулов С. И.* Северный морской путь как стратегическая инициатива ЕАЭС // Российский внешнеэкономический вестник. 2017. № 9. С. 94–104. EDN ZHAFPR
11. *Кефели И. Ф., Николаенко А. В.* Арктическая стратегия России в Большом Евразийском партнерстве // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 15 (4). С. 109–121 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ejournal.ru/jour/article/view/974> (дата обращения: 02.05.2026).
12. *Кириллова Т. В.* Перспективы развития ОЭЗ в Арктике // Петербургский экономический журнал. 2021. № 4. С. 93–102. DOI 10.24412/2307-5368-2021-4-93-102. EDN UDUJGU
13. *Кобзева М. А.* Сотрудничество России и КНР в сфере арктического судоходства: состояние и перспективы // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 89–108. DOI 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89. EDN XTLZR
14. *Коньшев В. Н., Сергунин А. А.* Военная безопасность в Арктике: новые угрозы для России // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2024. Т. 16, № 3. С. 127–152. DOI 10.48015/2076-7404-2024-16-3-127-152. EDN WCLNOF
15. *Кошкарев М. В., Иванова М. В.* Сравнительный анализ экономической эффективности добычи и транспортировки каменного угля по маршрутам Северного морского пути международным потребителям с месторождений полуострова Таймыр // Региональная экономика: теория и практика. 2023. Т. 21, № 9. С. 1606–1626. DOI 10.24891/re.21.9.1606. EDN RGCNYG
16. *Лебедев А. Д.* Арктика как регион сотрудничества стран ЕАЭС // Актуальные проблемы современной экономики: новая нормальность. XVII Всероссийская научная конференция молодых исследователей с международным участием. Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена, Институт экономики и управления. Санкт-Петербург: ООО Ниц Арт, 2023. EDN XKUGOP

17. Ломанов А. В. Ледяной Шелковый путь: программа взаимной стыковки [Электронный ресурс] // Валдай. 2018. 6 февраля. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/high-lights/ledyanoy-shyelkovyuy-put/> (дата обращения: 02.05.2026).
18. Мария Лагутина — о новой арктической стратегии Норвегии и месте России в ней [Электронный ресурс] // Пора в Арктику. 2026. 11 сентября. URL: <https://goarctic.ru/opinions/mariya-lagutina-o-novoyu-arkticheskoy-strategii-norvegii-i-meste-rossii-v-ney/> (дата обращения: 02.05.2026).
19. Медведева Л. М. Траектория развития Северного морского пути в изменяющихся условиях последних десятилетий // Современная научная мысль. 2022. № 4. С. 180–187. DOI 10.24412/2308-264X-2022-4-180-187. EDN MNFJXU
20. Мещериков В. А. Сотрудничество государств-членов ЕАЭС в Арктике // Енисейские политико-правовые чтения. Сборник материалов конференций. Красноярск, 2022. С. 195–200. EDN AYNJZX
21. Митько А. В. Тенденции борьбы за арктический шельф приарктических государств [Электронный ресурс] // Neftegaz.RU. 2024. № 7. С. 38–45. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/842655-riski-osvoeniya-prirodnykh-resursov-rossiyskoy-arktiki/> (дата обращения: 02.05.2026). EDN PWDKJL
22. Никифорова В. Д., Никифоров А. А. Оценка потенциала сотрудничества России со странами ЕАЭС в Арктической зоне РФ Конкуренция хозяйственных систем евразийского и западно-европейского типа // Сборник научных статей по итогам VIII международной научной конференции «Государство и рынок: Евразийская доминанта развития в условиях формирования многополярного мира». Санкт-Петербург, 19–20 октября 2023 г. / под ред. д-ра экон. наук, проф. Т. А. Селищевой, канд. экон. наук, доц. Н. В. Сопиной. СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2023. С. 389–394.
23. Питухина М. А. Особенности миграционных процессов в арктической зоне РФ // ПОЛИТЭКС. 2015. Т. 11, № 2. С. 41–49. EDN VZLJFX
24. Скуфьина Т. П., Корчак Е. А., Баранов С. В. Химеры прошлого и навигация по новейшим условиям развития, рискам и возможностям управления российской Арктикой // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 45–76. DOI 10.37482/issn2221-2698.2021.43.45. EDN NRFKLY
25. Тренин Д. Россия и Китай в Арктике: сотрудничество, соперничество и последствия для евразийской безопасности. 2020. 01 апреля. [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-sopernichество-i-posledstviya-dlya-evraziyskoy-bezopasnost/> (дата обращения: 02.05.2026).
26. Федотовских А. В. Возможности сотрудничества государств-участниц Евразийского союза в Арктической зоне России // Россия: тенденции и перспективы развития. 2016. № 17–3. С. 213–215. EDN ZNXXQJ
27. Филаткина Е. М. Перспективы торгово-экономического сотрудничества ЕАЭС в Арктическом регионе в контексте формирования единого цифрового пространства // Мировые цивилизации. 2021. Т. 6, № 1. С. 168–175. EDN UCKFQB
28. Хадыко А. И. Развитие арктических территорий России: экономические тренды и социальные ожидания // Экономика и управление: проблемы, решения. 2024. Т. 11, № 11 (152). С. 141–152. DOI 10.36871/ek.up.p.r.2024.11.11.017. EDN CZVFTN
29. Хасанова М. С. Проекты Беларуси в развитии Северного морского пути // Мировая политика. 2026. № 1. С. 51–56. DOI 10.25136/2409-8671.2026.1.77518. EDN EMLNDT
30. Aslesen H., Fagereng A., Saeed N. The risks and opportunities of sailing the Northern sea route — a Norwegian stakeholder perspective [Электронный ресурс] // WMU Journal of Maritime Affairs. 2026. DOI <https://doi.org/10.1007/s13437-026-00402-2>. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-026-00402-2> (accessed: 02.05.2026) DOI 10.1007/s13437-026-00402-2
31. Boylan B. M., Elsberry D. T. Increased Maritime Traffic in the Arctic: Implications for International Cooperation and Security [Электронный ресурс] // Centre for Arctic Policy. 2019. URL: <https://www.uaf.edu/caps/our-work/arctic-ocean-transit-project-files/increased-maritime-traffic-in-the-arctic-paper-final-9Dec2019.pdf> (accessed: 02.05.2026)
32. Eremina N. UK-Russia relations in the Arctic: from damage limitation to a cooperative agenda? // The Polar Journal. 2021. Vol. 11. Iss. 1. P. 57–74. DOI 10.1080/2154896X.2021.1932275. EDN QLWRQL
33. Goldstein M. A., Lynch A. H., Li X., Norchi Ch. H. Sanctions or sea ice: Costs of closing the Northern Sea Route [Электронный ресурс] // Finance Research Letters. 2022. Vol. 50. 103257. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1544612322004536> (accessed: 02.05.2026) DOI 10.1016/j.frl.2022.103257 EDN RZGJEY

34. *Gricius G.* Desecurizing the arctic: Maritime governance in the Northern Sea Route and the Northwest Passage // *Marine Policy*. 2026. Vol. 185. 106990. DOI 10.1016/j.marpol.2025.106990 EDN NIXOUY
35. *Hui Zhao, Hao Hu, Yisong Lin.* Study on China-EU container shipping network in the context of Northern Sea Route // *Journal of Transport Geography*. 2016. Vol. 53. P. 50–60. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2016.01.013. EDN WSWTMV
36. *Lagutina M. L., Eremina N. V., Gadal S.* European Arctic Policy // *The Handbook of the Arctic / Pak, E.V., Krivtsov, A.I., Zagrebelnaya, N.S.* (eds). Palgrave Macmillan, Singapore, 2022. P. 75–100. DOI 10.1007/978-981-16-9250-5_5-1
37. *Sander G., Mikkelsen E.* Arctic shipping 2013–2022: the traffic has grown, with big variation between regions, seasons and ship types *Polar research*. 2025. Vol. 44. P. 1–18. DOI 10.33265/polar.v44.10978. EDN NVDKZF
38. *Sergunin A., Gjørøv G. H.* The politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors // *Polar Journal*. 2020. Vol. 10 (2). P. 251–272. DOI 10.1080/2154896X.2020.1799613. EDN THIHYW
39. *Solakivi T., Hellström R., Uotila P.* et al. A climate model-based long-term capacity forecast of the Northern Sea Route [Электронный ресурс] // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2026. DOI <https://doi.org/10.1007/s13437-025-00400-w>. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-025-00400-w> (accessed: 02.05.2026). DOI 10.1007/s13437-025-00400-w
40. *Vylegzhanin A., Bunik I., Torkunova E., Kienko E.* Navigation in the Northern sea route: interaction of Russian and international applicable law // *Polar Journal*. 2020. Vol. 10 (2). P. 285–302. DOI 10.1080/2154896X.2020.1844404 EDN EKQIZD

Конфликт интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Об авторе:

Еремина Наталья Валерьевна, доктор политических наук, кандидат исторических наук, профессор, профессор кафедры европейских исследований, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Российская Федерация); профессор кафедры сравнительных политических исследований, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация); nerem78@mail.ru

References

1. *Avdashkin A. A.* “Going to Novosibirsk to trade, to Tyumen to work..”: transnational scenarios of Kyrgyz migrants // *Siberian Historical Research [Sibirskiye istoricheskiye issledovaniya]*. 2025. No. 4. P. 106–124. (In Russ.). DOI 10.17223/2312461X/50/6 EDN RRLWKP
2. *Aristova L. B., Semenova N. K.* Russia and China in Eurasia: Transport Dimensions of Security / Editor-in-Chief: Doctor of Economics A. I. Salitsky. Final analytical report/monograph for RFBR project No. 19-014-00027 A. Moscow: Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, 2021. 289 p. (In Russ.).
3. *Vasyunina A. A., Yarovova T. V.* Arctic cooperation between Russia and China in the context of the development of the Eurasian Economic Union // *Russia and China: History and Prospects of Cooperation. Proceedings of the XV International Scientific and Practical Conference. Blagoveshchensk-Heihe*. 2025. P. 354–359. [Electronic resource]. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_82827143_34907052.pdf (accessed: 02.05.2026). (In Russ.). EDN SLEFKK
4. *Gladun E. F.* International socio-humanitarian Arctic projects: challenges and opportunities // *Arctic 2035 [Arktika 2035]*. 2023. No. 2 (14). P. 30–37. [Electronic resource]. URL: <https://arctic2035.ru/n14-p30> (accessed: 02.05.2026). (In Russ.). EDN AFKQFV
5. *Eremina N. V.* Arctic policy of the European Union: tasks and problems // *Oikumena. Regional studies [Oykumena. Regional'nye issledovaniya]*. 2019. No. 4. P. 30–39. (In Russ.). DOI 10.24866/1998-6785/2019-4/30-39. EDN VBCHPI
6. *Zhuravel V. P., Grinyaev S. N.* Transarctic Transport Corridor: Political, Economic, and Strategic Potential for Russia // *Arctic and North [Arktika I Sever]*. 2025. No. 60. P. 135–151. (In Russ.). DOI 10.37482/issn2221-2698.2025.60.135. EDN COYHXC
7. *Zhuravel V. P., Nazarov V. P.* The Northern Sea Route: Present and Future // *Bulletin of Moscow State Regional University [Byulleten' Moskovskogo gosudarstvennogo regional'nogo universiteta]*. 2020. No. 2. P. 140–158. (In Russ.). DOI 10.18384/2224-0209-2020-2-1010. EDN WVNESG

8. Zhuravel V. P. Arctic Vector of the Countries of Greater Eurasia // Scientific and Analytical Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences [Nauchno-analiticheskiy vestnik IE RAN]. 2019. No. 6. P. 100–104. (In Russ.). DOI 10.15211/vestnikieran6201999104. EDN SVZMYK
9. Zakharov A. N., Rakhimzoda M. A. The role of the Northern Sea Route in the development of international trade // Bulletin of the Institute of World Civilizations [Vestnik Instituta mirovykh tsivilizatsiy]. 2021. Vol. 12, No. 3 (32). P. 66–70. (In Russ.). EDN SVELMJ
10. Zvorykina Yu. V., Kofner Yu. Yu., Pakulov S. I. The Northern Sea Route as a Strategic Initiative of the EAEU // Russian Foreign Economic Bulletin [Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik]. 2017. No. 9. P. 94–104. (In Russ.). EDN ZHAFPR
11. Kefeli I. F., Nikolaenko A. V. Russia's Arctic Strategy in the Greater Eurasian Partnership // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics [Evraziyskaya integratsiya: ekonomika, pravo, politika]. 2021. No. 15 (4). P. 109–121. URL: <https://www.ejournal.ru/jour/article/view/974> (accessed: 02.05.2026) (In Russ.).
12. Kirillova T. V. "Prospects for the Development of the Special Economic Zone in the Arctic" // Petersburg Economic Journal [Peterburgskiy ekonomicheskii zhurnal]. 2021. No. 4. P. 93–102. (In Russ.). DOI 10.24412/2307-5368-2021-4-93-102. EDN UDUJGU
13. Kobzeva M. A. Cooperation between Russia and China in the field of Arctic shipping: status and prospects // Arctic and North [Arktika I Sever]. 2021. No. 43. P. 89–108. (In Russ.). DOI 10.37482/issn2221-2698.2021.43.89. EDN XTLSZR
14. Konyshv V. N., Sergunin A. A. Military Security in the Arctic: New Threats to Russia // Moscow University Bulletin. Series 25: International Relations and World Politics [Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25: Mezhdunarodnyye otnosheniya i mirovaya politika]. 2024. Vol. 16, No. 3. P. 127–152. (In Russ.). DOI 10.48015/2076-7404-2024-16-3-127-152. EDN WCLNOF
15. Koshkarev M. V., Ivanova M. V. Comparative Analysis of the Economic Efficiency of Coal Mining and Transportation along the Northern Sea Route to International Consumers from the Taimyr Peninsula Deposits // Regional Economics: Theory and Practice [Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika]. 2023. Vol. 21, No. 9. P. 1606–1626. (In Russ.). DOI 10.24891/re.21.9.1606. EDN RGCNYG
16. Lebedev A. D. "The Arctic as a Region of Cooperation for the EAEU Countries," in: Actual Problems of the Modern Economy: The New Normal. XVII All-Russian Scientific Conference of Young Researchers with International Participation. Herzen State Pedagogical University of Russia, Institute of Economics and Management. St. Petersburg: Nitz Art, 2023. (In Russ.). EDN XKUGOP
17. Lomanov A. V. "The Ice Silk Road: A Mutual Connectivity Program", in: Valдай. February 6, 2018. [Electronic resource]. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/high-lights/ledyanoy-shyelkovyy-put/> (accessed: 02.05.2026) (In Russ.).
18. Maria Lagutina on Norway's new Arctic strategy and Russia's place in it [Electronic resource] // PORA. URL: <https://goarctic.ru/opinions/mariya-lagutina-o-novoy-arkticheskoy-strategii-norvegii-i-meste-rossii-v-ney/> 11.09.2026 (accessed: 02.05.2026) (In Russ.).
19. Medvedeva L. M. The development trajectory of the Northern Sea Route in the changing conditions of recent decades // Modern scientific thought [Sovremennaya nauchnaya mysl']. 2022. No. 4. P. 180–187. (In Russ.). DOI 10.24412/2308-264X-2022-4-180-187. EDN MNFJXU
20. Meshcherikov V. A. Cooperation of the EAEU Member States in the Arctic // Yenisei Political and Legal Readings. Collection of conference materials [Yeniseyskiye politiko-pravovyye chteniya. Sbornik materialov konferentsiy]. Krasnoyarsk, 2022. P. 195–200. (In Russ.). EDN AYNJZX
21. Mitko A. V. Trends in the struggle for the Arctic shelf of the Arctic states // Neftegaz.RU. 2024. No. 7. P. 38–45. [Electronic resource]. URL: <https://magazine.neftegaz.ru/articles/arktika/842655-riski-osvoeniya-prirodnykh-resurso-rossiyskoy-arktiki/> (accessed: 02.05.2026) (In Russ.). EDN PWDKLV
22. Nikiforova V. D., Nikiforov A. A. Assessment of the Potential for Cooperation between Russia and the EAEU Countries in the Arctic Zone of the Russian Federation Competition between Economic Systems of the Eurasian and Western European Types // Collection of Scientific Articles Following the Results of the VIII International Scientific Conference "State and Market: Eurasian Dominance of Development in the Context of the Formation of a Multipolar World". St. Petersburg, October 19–20, 2023 / edited by Dr. Sci. (Econ.), Prof. T. A. Selishcheva, Ph.D. (Econ.), Assoc. Prof. N. V. Sopina. St. Petersburg: Publishing House of St. Petersburg State University of Economics, 2023. P. 389–394. (In Russ.).
23. Pitukhina M. A. Features of Migration Processes in the Arctic Zone of the Russian Federation // POLYTEX [Politeks]. 2015. Vol. 11, No. 2. P. 41–49. (In Russ.). EDN VZLJFX

24. Skufyina T. P., Korchak E. A., Baranov S. V. Chimeras of the Past and Navigation through the Latest Conditions of Development, Risks, and Opportunities for Governing the Russian Arctic // *Arctic and North [Arktika I Sever]*. 2021. No. 43. P. 45–76. (In Russ.). DOI 10.37482/issn2221-2698.2021.43.45. EDN NRFKLY
25. Trenin D. Russia and China in the Arctic: Cooperation, Rivalry, and Implications for Eurasian Security. 2020. April 1. [Electronic resource]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-sopernichestvo-i-posledstviya-dlya-evraziyskoy-bezopasnost/> (accessed: 02.05.2026) (In Russ.).
26. Fedotovskikh A. V. Cooperation Opportunities for the Eurasian Union Member States in the Arctic Zone of Russia // *Russia: Development Trends and Prospects [Rossiya: tendentsii i perspektivy razvitiya]*. 2016. No. 17-3. P. 213–215. (In Russ.). EDN ZNXXQJ
27. Filatkina E. M. Prospects for trade and economic cooperation of the EAEU in the Arctic region in the context of the formation of a single digital space // *World Civilizations [Mirovyie tsivilizatsii]*. 2021. Vol. 6, No. 1. P. 168–175. (In Russ.). EDN UCKFQB
28. Khadyko A. I. Development of Russia's Arctic Territories: Economic Trends and Social Expectations // *Economy and Management: Problems, Solutions [Ekonomika i upravleniye: problemy, resheniya]*. 2024. Vol. 11, No. 11 (152). P. 141–152. (In Russ.). DOI 10.36871/ek.up.p.r.2024.11.11.017. EDN CZVFTN
29. Khasanova M. S. Belarus's projects in the development of the Northern Sea Route // *World Politics [Mirovaya politika]*. 2026. No. 1. P. 51–56. (In Russ.). DOI 10.25136/2409-8671.2026.1.77518. EDN EMLNDT
30. Aslesen H., Fagereng A., Saeed N. The risks and opportunities of sailing the Northern sea route — a Norwegian stakeholder perspective [Electronic resource] // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2026. DOI <https://doi.org/10.1007/s13437-026-00402-2>. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-026-00402-2> (accessed: 02.05.2026) DOI 10.1007/s13437-026-00402-2
31. Boylan B.M., Elsberry D.T. Increased Maritime Traffic in the Arctic: Implications for International Cooperation and Security [Electronic resource] // *Centre for Arctic Policy*. 2019. URL: <https://www.uaf.edu/caps/our-work/arctic-ocean-transit-project-files/increased-maritime-traffic-in-the-arctic-paper-final-9Dec2019.pdf> (accessed: 02.05.2026)
32. Eremina N. UK-Russia relations in the Arctic: from damage limitation to a cooperative agenda? // *The Polar Journal*. 2021. Vol. 11. Iss. 1. P. 57–74. DOI 10.1080/2154896X.2021.1932275. EDN QLWRQL
33. Goldstein M. A., Lynch A. H., Li X., Norchi Ch. H. Sanctions or sea ice: Costs of closing the Northern Sea Route [Electronic resource] // *Finance Research Letters*. 2022. Vol. 50. 103257. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1544612322004536> (accessed: 02.05.2026) DOI 10.1016/j.frl.2022.103257 EDN RZGJEY
34. Gricius G. Desecuritizing the arctic: Maritime governance in the Northern Sea Route and the Northwest Passage // *Marine Policy*. 2026. Vol. 185. 106990. DOI 10.1016/j.marpol.2025.106990 EDN NIXOUY
35. Hui Zhao, Hao Hu, Yisong Lin. Study on China-EU container shipping network in the context of Northern Sea Route // *Journal of Transport Geography*. 2016. Vol. 53. P. 50–60. DOI 10.1016/j.jtrangeo.2016.01.013. EDN WSWTMV
36. Lagutina M. L., Eremina N. V., Gadal S. European Arctic Policy // *The Handbook of the Arctic / Pak, E.V., Krivtsov, A.I., Zagrebelnaya, N.S. (eds). Palgrave Macmillan, Singapore, 2022. P. 75–100. DOI 10.1007/978-981-16-9250-5_5-1*
37. Sander G., Mikkelsen E. Arctic shipping 2013–2022: the traffic has grown, with big variation between regions, seasons and ship types *Polar research*. 2025. Vol. 44. P. 1–18. DOI 10.33265/polar.v44.10978. EDN NVDKZF
38. Sergunin A., Gjørnv G. H. The politics of Russian Arctic shipping: evolving security and geopolitical factors // *Polar Journal*. 2020. Vol. 10 (2). P. 251–272. DOI 10.1080/2154896X.2020.1799613. EDN THIHWW
39. Solakivi T., Hellström R., Uotila P. et al. A climate model-based long-term capacity forecast of the Northern Sea Route [Electronic resource] // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2026. DOI <https://doi.org/10.1007/s13437-025-00400-w>. URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-025-00400-w> (accessed: 02.05.2026). DOI 10.1007/s13437-025-00400-w
40. Vylegzhanin A, Bunik I, Torkunova E, Kienko E. Navigation in the Northern sea route: interaction of Russian and international applicable law // *Polar Journal*. 2020. Vol. 10 (2). P. 285–302. DOI 10.1080/2154896X.2020.1844404 EDN EKQIZD

Conflict of interests

Author declares no relevant conflict of interest.

About the author:

Natalia V. Eremina, Doctor of Political Science, Candidate of Historical Sciences, Professor, Professor of the Department of European Studies, Saint Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation; Professor of the Department of Comparative Political Studies, North-West Institute of Management, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (St. Petersburg, Russian Federation); nerem78@mail.ru

Поступила в редакцию: 03.05.2026

Поступила после рецензирования: 29.05.2026

Принята к публикации: 05.06.2026

The article was submitted: 03.05.2026

Approved after reviewing: 29.05.2026

Accepted for publication: 05.06.2026

© Еремина Н. В., 2026